SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

Anno 139º — Numero 274

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 23 novembre 1998** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

La **Gazzetta Ufficiale,** *oltre alla* **Serie generale,** *pubblica quattro Serie speciali, ciascuna contraddistinta con autonoma numerazione:*

1ª Serie speciale: *Corte costituzionale* (pubblicata il mercoledì)
2ª Serie speciale: *Comunità europee* (pubblicata il lunedì e il giovedì)
3ª Serie speciale: *Regioni* (pubblicata il sabato)
4ª Serie speciale: *Concorsi ed esami* (pubblicata il martedì e il venerdì)

AVVISO IMPORTANTE

Per informazioni e reclami attinenti agli abbonamenti oppure alla vendita della *Gazzetta Ufficiale* bisogna rivolgersi direttamente all'Amministrazione, presso l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi n. 10 - 00100 Roma, telefoni (06) 85082149/2221.

SOMMARIO

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

DECRETO 4 agosto 1998, n. **400.**

Regolamento generale recante norme per le funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico destinate al trasporto di persone.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Visto il regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, che approva il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili;

Vista la legge 23 giugno 1927, n. 1110, sui provvedimenti per la concessione all'industria privata dell'impianto e dell'esercizio di funicolari aeree e di ascensori in servizio pubblico;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 18 ottobre 1957, n. 1367, che disciplina, mediante norme generali, la costruzione e l'esercizio delle funicolari aeree in servizio pubblico destinate al trasporto di persone;

Vista la legge 6 dicembre 1978, n. 835, concernente delega al Governo ad emanare nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visti gli articoli 1 e 95 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, che fissa nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Ritenuta la necessità di adeguare le norme generali di costruzione e di esercizio delle funicolari aeree e terrestri in relazione all'evoluzione della tecnica, alla introduzione di nuove tecnologie ed all'esperienza nel settore;

Udito il parere del Consiglio di Stato espresso nell'adunanza generale del 6 ottobre 1994;

Visto il parere favorevole rilasciato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con nota n. DAGL 1/1.1.4/31890/4.11.51 del 6 novembre 1996;

Espletata la procedura di informazione in ottemperanza degli obblighi posti dall'articolo 12 della direttiva n. 83/189/CEE;

ADOTTA

il seguente regolamento:

PARTE I
OGGETTO E SCOPO DEL REGOLAMENTO

ART. 1
OGGETTO

1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 95, 103 e 104 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753, il presente regolamento contiene le norme regolamentari generali concernenti le seguenti categorie di funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico per trasporto di persone:
   a) funivia bifune con movimento a va e vieni: consistente in una o più funi portanti costituenti vie di corsa, in un anello di fune trattivo e in uno o più veicoli ad esso collegati che percorrono le funi portanti con movimento di va e vieni;
   b) funivia bifune con movimento unidirezionale: consistente in due o più funi portanti costituenti vie di corsa ed in un anello di fune trattivo con movimento in un sol senso, continuo o intermittente, al quale vengono collegati i veicoli che percorrono le funi portanti; i collegamenti possono essere permanenti ovvero temporanei, attuati alla partenza e sciolti all'arrivo mediante dispositivi idonei;
   c) funivia monofune con movimento unidirezionale continuo (a velocità costante o variabile) o intermittente: consistente in una (o più) fune portante-traente chiusa ad anello alla quale vengono collegati i veicoli; i collegamenti possono essere permanenti (seggiovie ad attacchi fissi e simili) ovvero temporanei, attuati alla partenza e sciolti all'arrivo mediante dispositivi idonei;
   d) funicolare terrestre con movimento a va e vieni, consistente in una o due vie di corsa rigide, vincolate al terreno, e percorse da veicoli muniti di ruote o di altri dispositivi equivalenti di sostentamento e scorrimento, collegati tra loro da un semianello trattivo, al quale puo aggiungersi altro semianello di tensione (zavorra).

2. Il presente regolamento non si applica alle sciovie, che restano disciplinate dal decreto ministeriale 15 marzo 1982.

3. Nel presente regolamento con il termine commissione per le funicolari aeree e terrestri, di seguito indicata come CFAT, si intende la commissione interministeriale istituita con regio decreto 17 gennaio 1926, n°177, modificato ed integrato con decreto del Presidente della Repubblica 21 gennaio 1977, n°67 e con il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1994, n° 608.

ART. 2
SCOPO DEL REGOLAMENTO

1. Il presente regolamento disciplina la costruzione e l'esercizio degli impianti in servizio pubblico, di cui al precedente articolo 1, comma 1. Le disposizioni tecniche particolari di costruzione e di esercizio per gli impianti di cui al precedente articolo 1, comma 1, denominate Prescrizioni Tecniche Speciali, vengono emanate, ai sensi dell'articolo 101 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753, mediante decreti del Ministero dei trasporti e della navigazione , sentita la CFAT.

2. I prodotti ed i materiali provenienti dagli altri Stati membri della Comunità europea, come pure i prodotti ed i materiali provenienti dagli Stati aderenti all'accordo sullo Spazio economico europeo, sono accettati ai fini dell'approvazione degli impianti di cui al presente regolamento. In ogni caso il livello di sicurezza non può essere inferiore a quello previsto dalle norme o dalle regole tecniche nazionali.

PARTE II
DOCUMENTAZIONE TECNICA

ART. 3
DOCUMENTAZIONE

1. La domanda di approvazione del progetto è proposta secondo le norme di cui agli articoli 3, 4 e 5 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753.

2. La documentazione di cui al precedente comma 1 è firmata, oltrechè dal richiedente la concessione, da ingegnere progettista abilitato all'esercizio della professione in Italia.

3. Quando singole parti della documentazione tecnica, concernenti settori specialistici diversi, sono redatte da professionisti differenti, in possesso ciascuno di specifiche specializzazioni, gli elaborati sono firmati anche dal predetto responsabile generale della progettazione, del coordinamento e della reciproca compatibilità di tali parti.

4. Alla documentazione è unita una dichiarazione nella quale il progettista assicura:

a) l'esatta rispondenza del disegno del profilo del terreno, assunto quale base del progetto, alla configurazione effettiva del terreno stesso;

b) di avere compilato il progetto ed impostato e condotto i calcoli di stabilità relativi alle varie parti dell'impianto in osservanza delle presenti norme e secondo i dettami della tecnica moderna.

ART. 4

PROGETTO PRELIMINARE

1. Per la richiesta di preliminare ammissibilità di realizzare un impianto la documentazione tecnica è costituita anche solo dal progetto preliminare di cui all'articolo 16, comma 3, della legge 11 febbraio 1994, n° 109.

2. Il giudizio sui progetti preliminari viene rilasciato dall' amministrazione sentita, se del caso, la CFAT, ma non è idoneo agli effetti del rilascio del nulla osta di cui all' articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753.

ART. 5

SPESE DI ISTRUTTORIA

1. Quando una domanda è ammessa all'istruttoria, Il Ministero dei trasporti e della navigazione, direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (di seguito indicata con D.G. M.C.T.C.), dà comunicazione al richiedente, il quale provvede, entro trenta giorni, al versamento presso la tesoreria provinciale dello Stato della somma prevista per le presunte spese di missione al personale incaricato dell'istruttoria tecnica, salvo conguaglio ad ultimazione dell' istruttoria medesima. Prima dell'apertura dell'impianto all'esercizio, viene in ogni modo prodotta dall'interessato la ricevuta comprovante l'avvenuto versamento a saldo.

PARTE III
NORME DI PROGETTO E DI COSTRUZIONE

ART. 6
NORME GENERALI DI COSTRUZIONE E PROVE DEI MATERIALI

1. Il progetto e l'esecuzione delle strutture dell'impianto (di muratura ordinaria, di cemento armato, metalliche o di altri materiali), fisse o mobili, sono condotti seguendo, oltre le disposizioni del presente regolamento, gli insegnamenti della scienza delle costruzioni, le regole della costruzione di macchine, con particolare riguardo alla facilità di montaggio, smontaggio ed ispezione delle varie parti.

2. Le caratteristiche dei materiali impiegati nelle parti dell'impianto, fisse o mobili, comunque interessanti direttamente la sicurezza dell'esercizio, nonchè la loro idoneità al tipo di impiego, vanno riferite alle condizioni di servizio più sfavorevoli. Dette caratteristiche sono conformi alle previsioni del progetto e risultano al direttore dei lavori da certificati rilasciati da laboratori ufficiali.

3. Nella costruzione di quegli elementi meccanici contro la cui eventuale rottura non esistono, nell'impianto, efficaci accorgimenti tecnici di sicurezza atti a tutelare i viaggiatori, il personale ed i terzi, vengono effettuati controlli non distruttivi atti ad individuare difettosità che possono compromettere la stabilità di tali elementi. L'esito di tali controlli risulta al direttore dei lavori da laboratori o operatori aventi i requisiti stabiliti dal decreto ministeriale 2 gennaio 1985, n. 23 in ordine ai controlli da espletare nelle revisioni speciali e generali.

ART. 7
TRACCIATO E PROFILO DELLA LINEA

1. Il tracciato scelto è di per sè genericamente adatto al tipo di impianto previsto.

2. Il tracciato dell'asse di un impianto aereo è rettilineo; solo in via eccezionale e per riconosciuta necessità possono essere consentite deviazioni planimetriche, idonee ad assicurare la prescritta stabilità delle funi ed il sicuro passaggio dei veicoli con effetti dinamici non disturbanti per il viaggiatore.

3. La lunghezza della linea non supera, caso per caso, quel limite oltre il quale il viaggio può divenire disagevole oppure, nell'eventualità di arresto dell'impianto, può rendere difficile il pronto recupero di tutti i viaggiatori e il loro ricovero al sicuro senza eccessivo disturbo, tenuto conto delle categorie e del tipo dell'impianto, del profilo, delle condizioni del terreno, dell'altitudine e del clima.

4. La pendenza massima della tangente alla traiettoria dei veicoli può essere soggetta ad una limitazione per esigenze imposte dalla categoria e dal tipo dell'impianto, dal tipo del collegamento del veicolo alla fune traente o portante-traente e da particolari caratteristiche geometriche o costruttive.

5. Il profilo della linea non è tormentato. Quando il recupero dei viaggiatori in linea, nell'eventualità di immobilizzazione dell'impianto, si attua con procedimenti che non risentono della distanza dei veicoli dal suolo, sono determinati opportunamente il numero e l'altezza dei sostegni e le caratteristiche delle funi in relazione all'entità dei carichi viaggianti. Negli impianti in cui tale recupero si effettua con discesa verticale dei viaggiatori, l'impianto è posto su un terreno avente andamento altimetrico longitudinale e trasversale non accidentato o, comunque, reso percorribile con opportuni interventi.

6. La zona di terreno che interessa la stabilità delle opere e la sicurezza dell'esercizio è immune, per caratteristiche naturali o opere artificiali, dal pericolo di frane o valanghe. L' accertamento preliminare è effettuato dalle autorità competenti per l'assetto del territorio.

ART. 8

FUNI

1. Sugli impianti oggetto del presente regolamento sono impiegati i seguenti tipi di funi:

a) Funi portanti: sono costituite di fili di acciaio, senza anima tessile, di massima a trefoli, ad avvolgimento di preferenza incrociato, ovvero spiroidali con manto di fili tutti o parte sagomati (funi chiuse o semichiuse);

b) Funi portanti-traenti e funi traenti, zavorra, freno e di soccorso: sono flessibili, a trefoli o di altri tipi riconosciuti idonei;

c) Funi tenditrici e di regolazione: sono flessibili, con esclusione di quei tipi di funi in cui per effetto di passaggi ripetuti sulle pulegge di deviazione i fili dei diversi strati del manto tendono a logorarsi per strisciamento reciproco;

d) Funi telefoniche e di segnalazione: sono formate di fili zincati.

2. Non sono ammesse le funi spiroidali a soli fili tondi.

3. Le prove di collaudo da effettuare sui materiali impiegati nella fabbricazione delle funi e per l'accettazione delle funi medesime sono soggette all' osservanza delle norme di cui al decreto ministeriale 21 giugno 1986.

ART. 9

TENSIONE DELLE FUNI

1. La tensione di ogni fune dell'impianto è determinata da un sistema atto a mantenerne le variazioni entro l'intervallo opportunamente prefissato, consentendo comunque un controllo continuo delle tensioni stesse e delle relative variazioni.

ART. 10

ANCORAGGI, ATTACCHI D'ESTREMITA' E IMPALMATURE

1. L'ancoraggio delle funi portanti si realizza per avvolgimento di almeno due spire complete su tamburo fisso, rivestito di adatto materiale cedevole; l'estremità dell'ultima spira a minima tensione viene ulteriormente ancorata ad un sostegno fisso per mezzo di morsetto, resistente ad una tensione residua convenzionale pari ad una frazione dello sforzo di trazione massimo della fune all'ancoraggio. In casi speciali, e per riconosciuta necessità, può tollerarsi altro idoneo sistema di ancoraggio.

2. La fune lenta oltrepassante il sistema di ancoraggio e costituente la riserva è ben conservata ed al coperto.

3. L'attacco della fune portante al contrappeso, realizzato per avvolgimento di questa su un tamburo facente parte di tale contrappeso, soddisfa le stesse disposizioni riguardanti l'attacco mediante ancoraggio .

4. Le teste fuse degli attacchi di estremità delle funi, se ammesse, sono eseguite secondo le disposizioni indicate nel decreto ministeriale 31 agosto 1937, n.2672 . L'esecuzione delle teste fuse è effettuata alla presenza e sotto la responsabilità dell'ingegnere direttore dei lavori o direttore di esercizio, impiegando la lega prescritta, preparata da una ditta specializzata del ramo. Copia del verbale dell'esecuzione delle teste fuse è inviata dal direttore dei lavori o dal direttore di esercizio all'ufficio periferico della MCTC competente per territorio.

5. Per i diametri dei tamburi o pulegge di avvolgimento ordinariamente non rotanti (paranchi di regolazione), dei bozzelli e delle radance che si utilizzano per trasmettere la trazione di funi tenditrici o di regolazione si fa distinzione fra i due casi seguenti:

a) lo sforzo di trazione arriva all'organo considerato da due capi di fune collaboranti (es. pulegge di compensazione);

b) lo sforzo di trazione arriva ad un solo ramo di fune (es. radance).

6. I morsetti impiegati per la connessione di ritorno delle radance sono in numero tale che un terzo di essi, con arrotondamento all'intero inferiore, è sufficiente per impedire lo scorrimento ed hanno, tenuto conto del loro numero, lunghezza e forma tali da ripartire convenientemente sulla fune la pressione necessaria; quando la fune di regolazione si trova nella posizione di massimo svolgimento, restano, sul tamburo, almeno tre spire morte, precedenti l'attacco al tamburo stesso, che comprende alla fine un morsetto di sicurezza.

7. Non sono ammessi giunti di linea sulle funi portanti. Ove lo sviluppo della fune portante dell'intera funivia è tale da non consentire l' adozione di funi di un solo pezzo, si introducono stazioni intermedie di ancoraggio o di tensione.

8. Quando l'anello trattivo è interrotto in corrispondenza dei veicoli, ciascun tratto compreso tra due veicoli consecutivi è di un sol pezzo, senza impalmature. Tuttavia può essere ammessa una sola impalmatura su ciascun tratto quando le circostanze dell'impianto mettono in evidenza le difficoltà di impiego delle funi in un sol pezzo.

9. Lungo le funi che per la loro funzione costituiscono anello chiuso, non è ammessa più di una giunzione, da eseguirsi mediante impalmatura; in via eccezionale, quando le esigenze dell'impianto lo richiedono, sono ammesse due impalmature.

10. Per tutte le funi, escluse le portanti, in caso di danno provocato accidentalmente, e non già da usura proveniente dal normale esercizio, può essere autorizzata una riparazione mediante l'aggiunta di una sola impalmatura.

11. Le impalmature sono eseguite secondo le disposizioni indicate nelle apposite prescrizioni. L'esecuzione è effettuata sotto la responsabilità del direttore dei lavori o di esercizio dell'impianto, il quale redige e firma un apposito verbale; copia del verbale dell'esecuzione delle impalmature è inviata all' ufficio della MCTC competente per territorio.

12. Le funi telefoniche e di segnalazione soddisfano, sia per la parte meccanica sia per quella elettrica, oltre alle norme del presente regolamento, anche quelle emanate dal comitato elettrotecnico italiano (C.E.I.) riguardanti le linee elettriche aeree esterne, quando siano più restrittive.

ART. 11
SICUREZZA DELLE FUNI

1. Il grado di sicurezza delle funi non è inferiore al rapporto tra la somma dei carichi di rottura dei fili per trazione (esclusi eventuali nuclei di fili di acciaio dolce) e lo sforzo totale massimo assiale sopportato dalla fune, da determinarsi nelle condizioni più sfavorevoli, ad impianto in movimento od a riposo; ciò subordinatamente all'osservanza delle norme stabilite dal presente regolamento intese a limitare l'effetto delle sollecitazioni secondarie e che riguardano:

a) il raggio delle scarpe d'appoggio delle funi portanti;
b) il carico totale e per ruota del carrello sulle portanti;
c) le azioni trasmesse dai dispositivi di collegamento dei veicoli con l'anello trattivo;
d) il diametro delle pulegge motrici e di quelle di rinvio;
e) i rulli guida fune;
f) le guarnizioni periferiche delle ruote, pulegge e rulli.

2. Nel calcolo dello sforzo totale massimo assiale si tiene conto anche delle resistenze passive lungo la linea, interessanti la fune che si considera, nonchè delle forze d'inerzia all'avviamento ed alla frenatura, in quanto risentite dalla fune in esame.

3. Per quanto riguarda le forze d'inerzia, esse possono essere valutate convenzionalmente come indicato dalla D.G. MCTC, quando la loro incidenza sullo sforzo assiale della fune risulta modesta o la loro insorgenza si manifesta saltuariamente

4. Quando esistono dispositivi di frenatura sulla portante, per il calcolo dello sforzo massimo assiale lungo questa fune si tiene conto anche della forza longitudinale dovuta a questa azione frenante.

5. Il cambio della fune è eseguito quando viene raggiunta la resistenza minima ammissibile, od anche prima se per segni palesi di degradazione si ha fondato motivo di giudicare malsicuro il suo comportamento. E' in facoltà del Ministero dei trasporti e della navigazione, direzione generale M.C.T.C. , sentita la CFAT, imporre un limite al periodo di tempo di permanenza in servizio delle funi, anche se queste non manifestano segni palesi di degradazione.

6. Nella messa in opera delle funi si evita la formazione di cappi o gomiti e torsioni dannose. Tutte le operazioni di montaggio sono condotte in modo da evitare, in ogni sezione della fune, il raggiungimento della tensione unitaria massima a semplice trazione uguale, per apprezzamento approssimativo, ad una volta e mezza quella massima consentita nell'esercizio come in precedenza indicato.

7. L' impianto è provvisto di un contatore o di un contagiri totalizzatore.

ART. 12
SICUREZZA RISPETTO ALLO SCORRIMENTO SULLE PULEGGE MOTRICI DELLE FUNI AVENTI COMPITI DI TRAZIONE

1. L'aderenza necessaria per evitare il pericolo di scorrimento delle funi sulle pulegge motrici è assicurata con un conveniente margine di garanzia; il margine di garanzia s'intende raggiunto quando il rapporto tra lo sforzo di trazione del ramo più teso e quello del ramo meno teso, nelle condizioni più sfavorevoli e tenendo anche conto delle variazioni di sforzo per effetto di avviamenti o frenature, non supera i valori fissati in funzione del coefficiente d'attrito da assumere, comunque, inferiore a quello reale competente ai materiali a contatto.

ART. 13
VELOCITA' E INTERVALLO MINIMO TRA I VEICOLI

1. Negli impianti a collegamento permanente e velocità costante, quando le operazioni di imbarco e sbarco dei viaggiatori avvengono con i veicoli in movimento, la velocità e l'intervallo di tempo tra due veicoli consecutivi sono tali da consentire ai viaggiatori stessi il comodo e sicuro svolgimento delle operazioni di imbarco e sbarco, tenuto conto del tipo di impianto, delle modalità di svolgimento delle suddette operazioni, nonchè dei sistemi di controllo dell'afflusso e deflusso dei viaggiatori.

2. Negli impianti a collegamento temporaneo la velocità di esercizio è fissata tenendo conto dei vincoli derivanti dalle operazioni di accoppiamento e di disaccoppiamento dei veicoli con la fune, delle modalità di passaggio dei veicoli stessi in corrispondenza dei sostegni e delle caratteristiche della linea. L'intervallo minimo tra i veicoli è fissato in funzione dei dispositivi di controllo previsti nelle fasi di accelerazione e rallentamento, degli spazi di arresto, della tutela della incolumità dei viaggiatori durante le fasi d'imbarco e sbarco. Non sono ammessi urti tra i veicoli in corrispondenza dei dispositivi di accelerazione e rallentamento, pur in presenza di un guasto ad uno degli elementi costitutivi di detti dispositivi.

3. Negli impianti a moto intermittente e collegamento permanente, la velocità massima in linea è fissata tenendo conto delle modalità di passaggio dei veicoli o dei treni di veicoli in corrispondenza dei sostegni e delle caratteristiche della linea. La distanza tra i veicoli di uno stesso treno viene determinata in modo da escludere la possibilità di urti tra gli stessi. La velocità durante le operazioni di imbarco e sbarco è tale da garantirne il sicuro svolgimento.

4. Velocità massima e intervallo minimo sono stabiliti dalla D.G. MCTC.

ART. 14

FRANCHI MINIMI E INTERVIA

1. Mediante la distribuzione e l'altezza dei sostegni va evitato, nelle condizioni più sfavorevoli per carico, lunghezza della campata, oscillazioni eventuali, presenza di neve, il contatto tra il contorno inferiore dei veicoli o le funi dell'impianto e gli eventuali ostacoli sottostanti.

2. L'intervia delle funi e le distanze di rispetto (franchi) di queste e dei veicoli dagli ostacoli fissi laterali appartenenti all'impianto, sono sufficienti per garantire il sicuro funzionamento dell'impianto stesso, anche con la massima velocità di vento per la quale è consentito il servizio.

3. I franchi minimi dagli ostacoli fissi laterali non appartenenti all'impianto, ferma restando l'osservanza della norma generale di cui al precedente comma 2 vengono determinati in misura differente se gli ostacoli sono o no accessibili alle persone.

ART. 15

DISPOSITIVI DI RECUPERO DEI VIAGGIATORI E ALTEZZA MASSIMA DAL SUOLO

1. Quando, durante il servizio, l'impianto rimane immobilizzato per un intervallo di tempo relativamente lungo, si provvede, con facilità e prontezza, al recupero dei viaggiatori in linea.

2. I viaggiatori possono abbandonare agevolmente i veicoli anche nel caso in cui non sono in condizioni di collaborare alle operazioni di evacuazione, ed essere condotti al sicuro senza pericolo e senza troppo disagio; tutti in un tempo ragionevolmente limitato, soprattutto in relazione alle condizioni climatiche ed ambientali della località.

3. I relativi procedimenti rispondono ad uno schema semplice in piena armonia con le caratteristiche dell'impianto e comprendono dispositivi di impiego rapido, anche per viaggiatori non in condizioni di partecipare attivamente. Essi possono consistere:
   a) nel trasporto dei viaggiatori lungo la linea funicolare aerea o terrestre;
   b) nella discesa dei viaggiatori direttamente a terra dai veicoli.

4. L'altezza massima dei veicoli dal suolo non è soggetta a limite quando i passeggeri, con impianto in normale esercizio, viaggiano in veicoli chiusi ed il loro recupero avviene mediante spostamento lungo la linea.

5. L' altezza massima dei veicoli dal suolo è limitata a valori che dipendono dai tipi di impianti e dai particolari mezzi di recupero; quando tale recupero è realizzato mediante discesa a terra dei viaggiatori direttamente dai veicoli oppure quando i veicoli stessi sono scoperti (seggiole) il contorno inferiore dei veicoli stessi si trova lungo tutto il percorso ad una distanza moderata dal terreno.

6. Gli impianti funicolari terrestri prevedono un idoneo camminamento lungo la linea per l'evacuazione dei passeggeri, anche in caso di via di corsa sopraelevata.

ART. 16

ATTRAVERSAMENTI E PARALLELISMI

1. Negli attraversamenti di impianti aerei con strade di qualsiasi tipo sono rispettate le altezze minime dei veicoli dal suolo atte a garantire il normale svolgimento del traffico sulle strade stesse.

2. Ogni attraversamento è segnalato sulla strada mediante cartelli monitori e protetto, se necessario, con dispositivi di protezione.

3. Per gli attraversamenti con aree o con acque pubbliche si applicano le disposizioni contenute nei precedenti commi 1 e 2.

4. Negli attraversamenti e parallelismi di impianti aerei con ferrovie, tranvie o filovie, oppure con altri mezzi di trasporto con trazione a fune sono assicurate la regolarità e la sicurezza dell'esercizio degli impianti interessati. Gli attraversamenti di impianti funicolari terrestri con strade sono subordinati alla installazione di dispositivi di sicurezza necessari, in relazione alle caratteristiche dell'attraversamento e del traffico.

5. Negli attraversamenti superiori, inferiori e sotterranei oppure nei parallelismi di impianti con linee elettriche, si osservano le disposizioni di cui alla legge 28 giugno 1986, n° 339 e le norme tecniche di cui al decreto ministeriale 21 marzo 1988, n° 449 .

6. Negli attraversamenti o parallelismi di impianti con linee di telecomunicazioni, escluse quelle in servizio di linee elettriche, con gasdotti od oleodotti o con tubazioni idrauliche, si osservano le prescrizioni tecniche di cui al decreto ministeriale 23 febbraio 1971, n° 2445.

ART. 17
NORME COMUNI ALLE STAZIONI

1. Le parti meccaniche delle stazioni, sia motrici, sia di rinvio, sono efficacemente protette dalle intemperie.

2. Le stazioni, terminali o intermedie, sono dotate:
   a) di locali per la sosta dei viaggiatori in relazione alle prevedibili esigenze del traffico, nonchè di servizi igienici, tenendo conto degli esercizi pubblici di ristoro esistenti nelle immediate vicinanze delle stazioni;
   b) di locali chiusi da adibire a magazzino e per la manutenzione ordinaria, almeno in una stazione;
   c) di un locale per il ricovero del personale;
   d) di un sistema di illuminazione normale e di emergenza.

3. Le stazioni sono munite di recinzioni.

4. Gli accessi ai veicoli e i disimpegni hanno in ogni caso i requisiti di ampiezza e di posizione necessari onde consentire, comodamente e senza alcun pericolo, l'effettuazione delle operazioni di imbarco e di sbarco dei viaggiatori.

5. Negli impianti in cui le operazioni di imbarco e di sbarco avvengono con veicoli in movimento, in relazione alle velocità ed all'intervallo tra gli stessi veicoli, si realizzano zone di attesa e predisposizione e zone di imbarco e sbarco, ben individuabili, secondo quanto stabilito dall'articolo 32, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753.

6. Nelle stazioni i comandi di arresto della marcia dell'impianto sono ubicati in maniera da poter essere manovrati prontamente dal personale.

7. Le pulegge su cui si avvolgono le funi di trazione dei veicoli hanno la gola rivestita di materiale cedevole,atto a proteggere la fune ed anche a migliorare l'aderenza; i rapporti fra il diametro delle pulegge ed i diametri della fune e dei fili che la compongono, potendosi fare eccezione per i fili d'anima, hanno i valori minimi indicati dalla D.G. MCTC; sono adottati dispositivi atti alla eliminazione di neve o ghiaccio dalla fune e dalle pulegge.

8. Negli impianti nei quali il collegamento temporaneo del veicolo alla fune dell'anello trattivo si effettua in maniera automatica sono impiegati dispositivi atti ad assicurare le operazioni di collegamento e la correttezza dell'attuazione. Sono anche impiegati dispositivi atti ad evitare inconvenienti nell'eventualità eccezionale di collegamento avvenuto non correttamente.

9. Dispositivi automatici assicurano il rispetto di un intervallo di tempo tra i lanci di due veicoli consecutivi tale da garantire la sicurezza dell'esercizio .

10. Nelle stazioni sono impiegati dispositivi atti a supplire al non corretto distacco del veicolo dalla fune.

ART. 18
STAZIONE MOTRICE

1. Il posto di manovra è ubicato in posizione tale da consentire al macchinista la visibilità diretta della linea, compatibilmente con le caratteristiche del profilo. Le apparecchiatura di manovra e di controllo sono ubicate in posizione opportuna per consentire al macchinista di servirsene agevolmente pur continuando a sorvegliare l'impianto.

2. Il macchinario, il banco di manovra e gli altri apparecchi di comando e controllo sono racchiusi in apposito locale o protetti in modo da non essere accessibili al pubblico; sul posto sono sempre disponibili mezzi antincendio adeguati al tipo di impianto.

3. La cabina di trasformazione, quando è collocata nell'interno della stazione, è inaccessibile al pubblico ed è realizzata in locale apposito come unità a prova di fuoco e con accesso indipendente. Quanto sopra anche in relazione al fatto che l'impianto elettrico della funivia ha inizio con l'interruttore generale in bassa tensione da disporre a valle di detta cabina.

4. Le funicolari aeree sono dotate di due azionamenti indipendenti, uno principale e l'altro di recupero, interbloccati fra loro. La loro coppia e potenza vanno determinate nelle condizioni di carico più sfavorevoli, tenuto conto delle fasi transitorie di avviamento ed eventualmente di frenatura. Per piccoli impianti di limitata lunghezza, tenuto conto degli scopi del servizio e della possibilità di assicurare il ritorno dei viaggiatori in una delle stazioni con operazioni rapide e facili, la D.G. MCTC può esonerare dall'obbligo di installare un azionamento di recupero.

5. L'azionamento di recupero permette l'evacuazione della linea in caso di guasto dell'azionamento principale od in mancanza della sorgente di energia di quest'ultimo. La velocità viene scelta dal progettista in modo da riportare in una delle stazioni, nel minor tempo possibile compatibilmente con la situazione locale, i viaggiatori presenti in linea. Il motore di recupero è pronto per la marcia in ogni momento, anche con propria autonoma sorgente di energia. Tenuto conto del tipo dell'impianto, della natura del terreno, delle problematiche

connesse con una eventuale operazione di soccorso in linea, delle condizioni climatiche della zona, l' ufficio periferico MCTC competente per territorio può prescrivere di dotare il motore di recupero di propria trasmissione, indipendente da quella principale ed agente direttamente sulla puleggia motrice; in tal caso la puleggia motrice è facilmente disaccoppiabile dall'azionamento principale.

6. Particolari esigenze di regolarità di esercizio possono richiedere la disponibilità di un terzo azionamento (detto di riserva); tale azionamento permette di svolgere agevolmente il servizio, anche se con una velocità ridotta rispetto a quella principale, ed è alimentato da una sorgente di energia diversa da quella dell'azionamento principale. L'operatività dell'azionamento di riserva è assicurata entro un tempo minimo stabilito dalla D.G. MCTC.

7. Le apparecchiature di alimentazione e di comando dell'azionamento principale e di quello di riserva sono realizzate in modo tale da permettere la marcia dell'impianto con il motore di recupero anche in presenza di una disfunzione delle apparecchiature stesse.

8. In tutti gli impianti è possibile il movimento a velocità molto ridotta, da stabilire a seconda del tipo di impianto, in modo da poter eseguire accuratamente le ispezioni regolamentari prescritte.

9. Anche negli impianti con moto unidirezionale è possibile invertire sollecitamente il senso del moto.

10. Gli azionamenti elettrici ed idraulici sono dotati di dispositivi ad azione istantanea atti ad interrompere automaticamente l'alimentazione ed ad arrestare l'impianto per eccesso dello sforzo di trazione nell'anello trattivo e per eccesso di velocità.

11. Nel caso di azionamenti non elettrici, si adottano provvedimenti atti ad assicurare il buon funzionamento del motore in ogni condizione ambientale; quando si tratta di motori principali o di riserva, tali provvedimenti risultano atti ad evitare sforzi eccessivi di trazione nell'anello trattivo. Durante il loro funzionamento non si manifesta inquinamento nel locale in cui è installato il macchinario e nel posto di manovra.

12. L'azionamento principale e l'eventuale azionamento di riserva sono dotati di due sistemi frenanti (freno di servizio, freno di emergenza e relative fasce freno) completamente distinti l'uno dall'altro (salvo per quanto riguarda le fasce freno, ove ne venga utilizzata una solidale con la puleggia motrice). I due sistemi frenanti agiscono per attrito e sono ad accumulo di energia; il loro funzionamento è automatico, secondo idonee logiche di intervento e il loro comando è attuato per disalimentazione. Ciascun sistema frenante, singolarmente, è in grado di produrre la voluta decelerazione minima. In funzione delle caratteristiche dell'impianto può rendersi necessario un controllo automatico dell'azione frenante, al fine di evitare

decelerazioni inammissibili. E' comunque esclusa, nelle condizioni previste di funzionamento, la possibilità di intervento contemporaneo di entrambi i freni con tutta la loro capacità frenante. Il freno di emergenza agisce direttamente sulla puleggia motrice ed è azionato anche manualmente dal personale. L' intervento di uno qualsiasi dei freni provoca l'interruzione dell'azione dei motori. In relazione alle caratteristiche del motore ed alla tipologia dell'impianto, è previsto un freno moderabile a mano, che può utilizzare uno dei freni precedenti, se i comandi (manuale ed automatico) rimangono efficaci in ogni condizione; negli azionamenti con motori a corrente continua o con sistemi equivalenti, può essere utilizzato quale primo elemento di rallentamento il motore stesso, a condizione di prevedere un controllo atto a determinare, in caso di mancata decelerazione, l'intervento del freno meccanico di servizio.

13. L'azionamento è dotato di un indicatore della velocità della fune traente o portante-traente.

14. Negli impianti a movimento intermittente, unidirezionale, o a va e vieni, l'azionamento principale e l'eventuale azionamento di riserva sono dotati:
   a) di un dispositivo di presenza attiva del macchinista (dispositivo di "uomo morto");
   b) di un indicatore della posizione delle vetture in marcia lungo la linea;
   c) di un sistema atto ad arrestare automaticamente l'impianto se la velocità non viene ridotta nella misura prestabilita all'approssimarsi dei veicoli alle stazioni (dazio) o ad eventuali altri punti della linea;
   d) di un dispositivo per l'arresto automatico delle vetture per extracorsa (per le sole funivie a va e vieni), agente sul freno emergenza.

15. Quando l'impianto, di qualsiasi tipo, risulta automotore per talune condizioni dei carichi o in particolari condizioni di esercizio, l'azionamento comprende un dispositivo a forza centrifuga mosso direttamente dalla puleggia motrice, il quale interviene se la velocità supera quella normale in un rapporto da stabilire a seconda del tipo degli impianti. Tale intervento provoca il funzionamento del freno di emergenza.

16. Negli impianti dove non è prescritto il dispositivo di presenza attiva del macchinista (cosiddetto dispositivo di "uomo morto"), il freno di emergenza è comandabile, oltreché dal posto di manovra del macchinista, anche dalla località in cui permane altro personale di stazione per l'esecuzione di manovre inerenti all'esercizio.

17. L'azionamento di recupero è dotato di due freni distinti, i quali possono anche agire sulla medesima fascia freno della puleggia motrice. Il loro funzionamento è in accordo a quanto indicato nel comma 12, ad eccezione del controllo automatico dell'azione frenante.

18. Quando il recupero dei viaggiatori in linea avviene con procedimenti che non risentono della distanza dei veicoli dal suolo, l'impianto è dotato anche di un azionamento di soccorso, con caratteristiche analoghe a quelle previste per l'azionamento di recupero.

ART. 19
DISPOSITIVI DI TENSIONE

1. I contrappesi delle funi sono fatti di materiale compatto, preferibilmente in un unico blocco. Sono adottati provvedimenti per impedirne la manomissione.

2. Le strutture dei sostegni dei contrappesi sono facilmente ispezionabili in ogni loro parte anche durante l'esercizio. Il sostegno dei blocchi che formano il contrappeso non può comprendere aste metalliche che risultano in parte esterne ed in parte annegate nel blocco medesimo, ma elementi tutti facilmente ispezionabili.

3. I pozzi dei contrappesi, se esistono, sono accessibili, bene asciutti e protetti dalle precipitazioni atmosferiche.

4. I contrappesi compiono liberamente le massime escursioni dipendenti da cause meccaniche e termiche, con adeguati franchi liberi verticali.

5. La posizione dei dispositivi di tensione è resa visibile in ogni momento mediante apposito indicatore. Sono inoltre installati :
   a) un dispositivo di allarme atto a segnalare il raggiungimento delle posizioni limite ammesse;
   b) adatti ammortizzatori di escursione, se le caratteristiche dell'impianto lo richiedono.

6. L'attacco di sostegno del contrappeso è collocato in modo che tutte le parti che lo costituiscono, e in particolare le teste fuse eventuali o altri dispositivi terminali, sono sempre facilmente ispezionabili.

7. Le funi portanti sostengono i relativi contrappesi senza interposizione di funi tenditrici; esse possono essere rinviate o su dispositivi di scorrimento a rulli (carrelliere) o su settori circolari oscillanti, o su altri dispositivi equivalenti. La superficie di appoggio della fune è praticamente continua e di raggio non inferiore ad un numero adeguato di volte il diametro della fune.

8. Le funi tenditrici per le funi portanti sono ammesse dalla D.G. MCTC soltanto in caso di necessità.

9. Gli altri contrappesi dell' impianto possono essere collegati agli anelli trattivi, alla fune telefonica o di segnalazione, o direttamente o mediante funi tenditrici.

10. Tra i diametri delle pulegge di deviazione delle funi tenditrici ed i diametri di tali funi sopra di esse appoggiate e dei fili che le compongono sussistono rapporti i cui minimi valori sono specifici per ogni tipologia di impianto.

11. Per le funivie monofuni è ammessa l'interposizione di un paranco di regolazione tra la slitta e il contrappeso.

12. L'attrito nei dispositivi di rinvio delle funi (carrelliere, settori oscillanti o simili, leve d'angolo, pulegge, slitte), è ridotto al minimo per mezzo di cuscinetti a rotolamento, o sistemi equivalenti.

13. Le slitte scorrevoli degli anelli trattivi compiono, con dispositivo di guida sicuro, la massima escursione dipendente da cause meccaniche e termiche con aggiunta di adeguato margine, e sono sempre munite di paraurti possibilmente dotati di ammortizzatori.

14. Se esiste un paranco di regolazione, sono installati dispositivi che provocano l'arresto automatico dell'impianto quando la slitta raggiunge una delle posizioni limite ammesse.

15. Sono ammessi, quando sono richiesti dalle particolari condizioni dell'impianto, contrappesi a variazione continua della loro azione od anche, in casi speciali, contrappesi a sezioni.

16. I dispositivi di tensione di tipo diverso da quelli a contrappeso assicurano l'aderenza sulla puleggia motrice, il rispetto dei franchi verticali minimi e delle pressioni minime sugli appoggi anche in caso di guasto, sempreché non vengono adottate soluzioni tali da offrire sufficienti garanzie contro la predetta ipotesi di guasto.

ART. 20
STABILITA' E SICUREZZA DELLE STRUTTURE PORTANTI DELL'IMPIANTO

1. I gradi di stabilità e di sicurezza per le strutture portanti nonché le eventuali ipotesi semplificative di calcolo sono stabilite dalla D.G. MCTC.

2. Quando gli edifici delle stazioni collaborano con le strutture portanti dell'impianto, tutte le parti collaboranti soddisfano le stesse condizioni di stabilità e di sicurezza.

3. I carichi da considerare nella verifica di stabilità e sicurezza delle strutture portanti dell'impianto, sia di stazione che di linea, sono i seguenti:
   a) le forze peso comunque gravanti sulle strutture con le ipotesi più sfavorevoli di distribuzione dei carichi nonché il carico dovuto alla neve;
   b) la spinta del vento sulle strutture, nelle ipotesi convenzionali seguenti:
      1) con impianto in servizio si considera il valore massimo della pressione dinamica ($\frac{1}{2}\rho V^2$) del vento, spirante orizzontalmente in qualsiasi direzione, per la quale è ancora consentito il servizio;

2) con impianto fuori servizio si considera un vento spirante orizzontalmente in qualsiasi direzione, la cui pressione dinamica è indicata in un valore fisso;

c) le azioni delle funi sulle strutture, tenendo conto della spinta esercitata sulle funi medesime dal vento con le ipotesi di cui alla precedente lettera b) e delle posizioni meno favorevoli dei carichi in linea.

ART. 21

STABILITA' DELLE FUNI SUGLI APPOGGI

1. Nella verifica di stabilità delle funi sulle scarpe si considerano le condizioni di carico della linea più sfavorevoli e le ipotesi di spinta del vento orizzontale secondo quanto indicato al comma 2, lettera b, del precedente articolo 20, nonché, a impianto fuori servizio, la sottospinta sulle funi. Il profilo delle scarpe è tale da facilitare lo scorrimento della fune ed evitarne la fuoriuscita.

2. Per assicurare la stabilità delle funi portanti-traenti sulle rulliere è garantita, in ogni possibile condizione di carico della linea, la pressione minima correlata alle funzioni della rulliera (di appoggio o di ritenuta) ed al tipo della medesima. Inoltre, la forma e la profondità della gola dei rulli sono tali da evitare il pericolo di scarrucolamento nelle condizioni normali di funzionamento.

3. La stabilità, sui rulli, delle funi cui è affidato il solo compito di trazione è assicurata mediante una conveniente profilatura dei bordi dei rulli stessi, con l'aggiunta di guide atte a riportare sempre le funi nelle gole. E' considerata, a impianto fuori servizio, la sottospinta valutata come al comma 1 del presente articolo 21.

4. I sostegni presentano una rigidezza tale da escludere deviazioni angolari delle scarpe e rulliere che riducono sensibilmente la stabilità su queste delle funi.

5. I gradi di stabilità sono fissati dalla D.G. MCTC.

ART. 22

COSTRUZIONE DEI SOSTEGNI DELL'IMPIANTO

1. I sostegni di linea possono essere metallici o di cemento armato.

2. I sostegni di linea sono fissati al terreno per mezzo di fondazioni idonee.

3. Le strutture dei sostegni sono costituite da elementi rigidi; la D.G. MCTC decide sulle proposte di soluzioni particolari che consentono spostamenti dei sostegni, anche se limitati.

4. I sostegni sono accessibili soltanto al personale di servizio.

5. Tutte le strutture metalliche sono protette contro le corrosioni.

ART. 23

SCARPE E RULLIERE

1. Per limitare l'inflessione delle funi sugli appoggi, si provvede come segue:

a) nel caso di scarpe di appoggio (funi soggette solo a piccoli scorrimenti longitudinali), si assegna alle scarpe un raggio in rapporto conveniente al diametro della fune;

b) nel caso di rulliere (funi mobili dell'impianto) si assegna un limite massimo all'angolo di deviazione della fune su ogni rullo, determinato tenendo conto delle ipotesi di carico della linea più sfavorevoli e astraendo dagli effetti dinamici;

c) il diametro dei rulli non è minore di un determinato valore in proporzione al diametro della fune.

2. Per le funi portanti il raggio di curvatura delle scarpe di appoggio è commisurato alla velocità dei veicoli, in modo da limitare il valore dell'accelerazione centripeta.

3. Ciascuna scarpa è di lunghezza sufficiente per evitare l'appoggio della fune sugli spigoli di estremità della scarpa.

4. Le scarpe di funi portanti e le rulliere di funi portanti-traenti consentono il sicuro passaggio, rispettivamente dei carrelli e degli attacchi dei veicoli alla fune, anche quando il veicolo è inclinato per vento laterale. La condizione di libero passaggio del veicolo in corrispondenza di un sostegno è soddisfatta anche nei confronti dell'ingombro offerto da ogni altra sporgenza del sostegno e dalle parti del veicolo che passano ad esso vicino.

5. Le rulliere delle funi portanti-traenti (di appoggio, di ritenuta o di deviazione) sono del tipo a bilanciere, ovverò di altro tipo atto a ripartire, in maniera praticamente uniforme, la pressione sui rulli e ad evitare il distacco della fune dai rulli.

6. Non sono ammesse sulla medesima verticale media del sostegno, rulliere di appoggio e sovrastanti rulliere di ritenuta. La D.G. M.C.T.C. può autorizzarne l'impiego per riconosciuta necessità di evitare il tormento della fune e garantirne la stabilità sui sostegni.

7. Le rulliere sono provviste di dispositivi atti a provocare automaticamente l'arresto dell'impianto nel caso di scarrucolamento della fune e di dispositivi raccoglifune.

8. Tutti i rulli sono montati su cuscinetti a rotolamento. Le gole sono rivestite di materiale cedevole, atto anche a ridurre l'usura delle funi.

9. La superficie superiore delle scarpe è tale da facilitare lo scorrimento della fune, eventualmente con l'applicazione di rivestimenti atti a ridurne l'usura.

ART. 24
VEICOLI

1. I veicoli per funicolari aeree e terrestri, di qualsiasi tipo, sono costruiti in modo da offrire ampia sicurezza contro la caduta accidentale dei viaggiatori e da garantire sufficiente comodità. In particolare hanno ampiezza commisurata al numero dei viaggiatori.

2. La superficie esterna delle cabine è regolare, senza sporgenze nelle quali si possono impigliare le funi.

3. Quando per la costruzione dell'impianto e per le condizioni di lavoro i veicoli possono ricevere impulsi verticali gravosi per il materiale o molesti per le persone, la parte del veicolo contenente i viaggiatori è vincolata alle altre parti mediante dispositivi ammortizzatori.

4. Nelle funivie bifuni le ruote del carrello sono guarnite di materiale cedevole. Esse sono portate da un sistema di bilancieri in modo che le pressioni esercitate sulla portante sono praticamente uguali. Il carico massimo trasmesso da ciascuna ruota alla fune è non superiore ad una frazione dello sforzo di trazione minimo della portante.

5. Nelle funivie monofuni, quando il veicolo è sostenuto da più attacchi alla fune portante-traente, questi sono distanziati tra di loro congruamente, in relazione alle caratteristiche della fune. La ripartizione del carico totale fra gli attacchi è staticamente determinata. Il carico gravante su uno qualsiasi degli attacchi, supposta la fune orizzontale, risulta non superiore ad una frazione dello sforzo di trazione minimo della portante-traente.

6. La massa da considerare per ciascun viaggiatore è correlata alle caratteristiche dei veicoli ed alle finalità dei calcoli di verifica in cui detta massa è introdotta.

7. Per le funivie bifuni si applicano le seguenti prescrizioni:
   a) per le necessarie ispezioni ogni vettura delle funivie a va e vieni è munita di una piattaforma di osservazione o di un altro dispositivo analogo, eventualmente asportabile, sistemato in prossimità del carrello; sistemi aventi la medesima finalità sono impiegati anche nelle funivie con movimento unidirezionale;

b) quando l'anello trattivo è costituito da più tratti di fune interrotti in corrispondenza dei carrelli dei veicoli, il collegamento tra il carrello e tali tratti di fune è attuato mediante dispositivi ad attrito o teste fuse di tipo ispezionabile;

c) i veicoli collegati permanentemente all'anello trattivo sono muniti di uno smorzatore (avente caratteristiche tali da escludere pericoli di sollevamento del carrello) per attenuare le eventuali oscillazioni longitudinali della cabina, salvo nei casi in cui ciò viene dimostrato non necessario.

8. Nel caso considerato al precedente comma 7, lettera b, ogni carrello è munito di un freno a ganasce che interviene automaticamente sia in caso di rottura delle funi o degli altri organi costituenti l'anello trattivo, sia per manovra dell'agente di scorta del veicolo, sia nella eventualità di rottura di uno qualsiasi degli elementi che costituiscono la trasmissione del comando del freno. All'atto dell'intervento del freno si interrompe automaticamente l'alimentazione del motore di trazione.

9. Il freno di cui al precedente comma 8 si serra sulla fune portante o su un'apposita fune (fune freno). Il suo congegno è protetto contro gli agenti atmosferici e le ganasce sono rivestite di materiale relativamente tenero e sagomate in modo da evitare, all'atto del serraggio, l'insorgenza di azioni tendenti a sollevare il carrello dalla fune portante o questa dalle scarpe di appoggio. Le funicolari terrestri sono munite di un freno analogo al precedente, agente su una od entrambe le rotaie della via di corsa o su altro elemento fisso della stessa.

10. Nel caso di funivie bifuni o funicolari terrestri aventi l'anello trattivo costituito da un'unica fune chiusa mediante impalmatura, la D.G. MCTC stabilisce, in dipendenza delle caratteristiche dell'impianto e delle circostanze di esercizio, le condizioni alle quali si può consentire l'omissione del freno di cui al precedente comma 9.

11. I veicoli destinati al trasporto di persone in numero superiore ad un determinato limite sono scortati da un agente di vettura.

12. Allorché il numero di persone trasportabili dal veicolo è inferiore ad un certo limite non vi è l'obbligo dell'agente di vettura.

13. I limiti di numero e le condizioni di esercizio di cui ai precedenti commi sono correlati alla categoria ed al tipo di impianto.

14. Quando il veicolo è accompagnato da un agente di vettura, questi ha la possibilità di determinare dall'interno della cabina l'arresto dell'impianto indipendentemente dal freno a ganasce descritto al precedente comma 8.

15. Per le funivie bifuni a va e vieni e per le funicolari terrestri può essere consentito il comando diretto dalle vetture del programmato ciclo automatico di viaggio.

ART. 25

DISPOSITIVI DI ATTACCO DEI VEICOLI ALLA FUNE DELL'ANELLO TRATTIVO

1. Quando l'anello trattivo è costituito da più tratti di fune e, quindi, interrotto in corrispondenza dei veicoli, gli attacchi delle estremità dei tratti di fune ai veicoli sono fatti mediante dispositivi ad attrito o teste fuse di tipo ispezionabile.

2. Il corpo e le altre parti resistenti dei dispositivi di collegamento delle funi dell'anello trattivo ai veicoli sono progettati tenendo conto anche delle eventuali sollecitazioni di fatica alle quali possono essere sottoposti. Essi sono costruiti con materiale metallico fucinato o laminato, tenace e di elevata resistenza alla fatica.

3. Quando l'anello trattivo è continuo, e cioè costituito da una fune chiusa ad anello mediante impalmatura, i dispositivi per il collegamento dei veicoli all'anello trattivo, se trattasi di collegamento permanente, rispondono ai seguenti requisiti:
   a) il corpo del morsetto, che sostiene, mediante perno, il veicolo, è di materiale tenace e sicuramente privo di difetti tali da comprometterne l'integrità;
   b) i morsetti e, in genere, i dispositivi di attacco sono di forma e dimensioni tali da garantire che il passaggio sulle pulegge motrici e di rinvio e sulle rulliere dei sostegni, richiesto dalle caratteristiche di funzionamento dell'impianto, avviene con sicurezza e facilità, e ciò anche quando l'asta di sospensione del veicolo è deviata trasversalmente. Le ganasce di tali dispositivi presentano alle loro estremità inviti tali che, in relazione alle possibili deviazioni che può subire la fune in qualunque punto dell'impianto, non risultano danneggiamenti ai fili della fune stessa;
   c) l'attacco del morsetto alla fune, in ogni condizione di lubrificazione, presenta una resistenza contro lo scorrimento non inferiore ad un valore direttamente dipendente dal massimo peso sostenuto dal morsetto medesimo, tenendo opportunamente conto anche della riduzione del diametro originario della fune;
   d) il morsetto presenta ganasce che stringono la fune, oppure manicotti che ne sposano la forma, in modo che, nell'un caso e nell'altro, risulta assicurata la resistenza contro lo scorrimento di cui alla precedente lettera c) in qualsiasi condizione di moto dell'impianto e di posizione del veicolo. La pressione esercitata dalle ganasce sulla fune ha un valore ed una ripartizione tali da garantire contro danneggiamenti locali della fune medesima. Il congegno destinato a generare tale pressione è costituito in modo da permettere di valutare in modo semplice, sia pure con larga approssimazione, la pressione delle ganasce;
   e) è ammesso che la pressione sulla fune da parte degli elementi del "morsetto" (inteso questo in senso lato), viene determinata dallo stesso sforzo di trazione della fune quando questa, a tale scopo, viene deviata fra appoggi sfalsati lungo la fune stessa e a contrasto. La profilatura di tali appoggi risponde a quanto stabilito nel presente regolamento nei riguardi dell'incurvamento da imporre alle funi.

4. Se trattasi di collegamento temporaneo, i dispositivi possiedono i requisiti indicati al precedente comma 3, lettere a), b), c) e d) ed inoltre la pressione delle ganasce sulla fune è ottenuta per mezzo di due sorgenti di energia potenziale (molle di compressione od altro dispositivo), ciascuna capace di generare singolarmente almeno la metà del minimo serraggio richiesto.

ART. 26
CIRCUITI ELETTRICI DI LINEA PER LA SICUREZZA E LE TELECOMUNICAZIONI

1. Ogni impianto è dotato di un circuito elettrico di sicurezza atto a provocare, dandone contemporaneamente segnalazione (ottica od acustica) al macchinista, l'arresto della marcia quando intervengono i dispositivi automatici di sicurezza o di controllo, o quando viene manovrato uno qualsiasi degli appositi interruttori, o, infine, nell'eventualità di avaria del circuito stesso tale da comprometterne il funzionamento. Gli interruttori sono sistemati nelle stazioni e sui veicoli presidiati dal personale, nonchè sui veicoli non presidiati, protetti opportunamente da ogni manomissione, sui sostegni ed in altri punti adatti lungo la linea ed in quei casi in cui la D.G. MCTC lo ritiene opportuno e lo prescrive. Detti interruttori sono protetti convenientemente dagli agenti atmosferici e congegnati in modo tale che, in caso di arresto per azionamento di uno di essi, non è possibile riavviare l'impianto se non dopo che l'interruttore stesso è stato riazionato per consenso.

2. L'arresto dell'impianto si può ottenere da qualsiasi punto della linea su richiesta o ad opera dell'agente che effettua le ispezioni viaggiando sul veicolo.

3. Le stazioni, sia di estremità che intermedie, sono collegate telefonicamente mediante apposito circuito. Gli apparecchi destinati a tale collegamento sono stabilmente installati e resi inaccessibili agli estranei.

4. I veicoli presidiati dal personale di servizio sono collegati telefonicamente, almeno con la stazione motrice, mediante appositi apparecchi stabilmente installati.

5. Nelle stazioni e nei veicoli presidiati dal personale di servizio sono permanentemente installati apparecchi atti ad assicurare le comunicazioni anche in caso di inconvenienti che pregiudicano il normale funzionamento degli impianti di cui ai precedenti commi 3 e 4. Anche gli agenti addetti alle ispezioni in linea sono dotati di apparecchi portatili di comunicazione quantomeno con la stazione motrice.

6. A disposizione dell'agente di scorta dei veicoli è previsto un dispositivo atto a permettergli di dare al macchinista il consenso alla partenza a mezzo di segnalazione ottica od acustica.

7. Per gli impianti non muniti di telefono tra veicoli e stazioni, la D.G. MCTC valuta l' opportunità di adottare altoparlanti atti a consentire le comunicazioni tra stazione motrice e veicoli in linea anche in mancanza di energia elettrica fornita dalla normale alimentazione.

8. La tensione di alimentazione dei circuiti considerati nel presente articolo è tale che sui conduttori poggianti sui sostegni di linea o interessanti i veicoli non vengono superati determinati valori, misurati rispetto alla terra a circuito senza carico, anche in relazione alle caratteristiche della corrente.

9. I circuiti comprendenti i dispositivi considerati al presente articolo possono essere realizzati anche mediante onde radio.

10. Per l'impianto di collegamento telefonico o radiotelefonico è necessaria la relativa autorizzazione.

11. Le condizioni cui soddisfano i circuiti elettrici i cui conduttori poggiano sui sostegni sono stabilite, caso per caso, dalla D.G. MCTC.

ART. 27

IMPIANTO DI MESSA A TERRA ELETTRICA

1. Le funi e le parti metalliche delle stazioni e dei sostegni di linea ed in generale dell'impianto sono collegate elettricamente a terra.

2. E' consentita la realizzazione del collegamento a terra delle funi interessate dai circuiti elettrici previsti nell'impianto, con esclusione di quelle aventi compito di portante, inserendo uno o più apparecchi erogatori od utilizzatori di energia elettrica, i quali presentano la necessaria continuità per il convogliamento a terra delle cariche elettrostatiche e sono protetti, in ciascuna delle stazioni, da idonei scaricatori a bassa tensione.

3. L'impianto di messa a terra è costituito da dispersori collegati alle parti metalliche interessate per mezzo di conduttori di terra.

PARTE IV
APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI ESECUZIONE DEI LAVORI E APERTURA ALL'ESERCIZIO

ART. 28
APPROVAZIONE DEL PROGETTO

1. Gli uffici centrali o periferici della M.C.T.C., secondo quanto stabilito dalla stessa direzione generale, esaminata con esito favorevole la documentazione costituente il progetto definitivo o esecutivo dell'impianto e sentita se del caso la CFAT, rilasciano, ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753, agli uffici regionali il nulla osta necessario per l'approvazione del progetto medesimo.

ART. 29
ESECUZIONE DEI LAVORI

1. Il concessionario, a seguito del rilascio dell'autorizzazione per i lavori di costruzione dell'impianto da parte dei competenti organi regionali, provvede all'esecuzione dei lavori medesimi secondo il progetto approvato. Ove, in sede di esecuzione dell'opera, è necessario apportare significative varianti al progetto, il concessionario lo comunica al competente ufficio periferico della M.C.T.C., allegandovi le relative giustificazioni firmate dal progettista e dal direttore dei lavori.

2. La costruzione è eseguita sotto la responsabilità di un direttore dei lavori abilitato all'esercizio della professione di ingegnere nel territorio della Repubblica. Il nominativo del direttore e la data dell'inizio dei lavori sono comunicati, oltrechè agli uffici regionali e locali interessati, all'ufficio periferico della M.C.T.C. territorialmente competente, prima dell'inizio dei lavori medesimi.

ART. 30
APERTURA ALL'ESERCIZIO

1. Ultimata la costruzione dell'impianto il concessionario richiede all'autorità concedente, ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753, l'espletamento delle verifiche e prove funzionali, ai fini dell'apertura al pubblico esercizio per il trasporto di persone.

2. Alla domanda è allegata una dichiarazione del direttore dei lavori, nella quale egli attesta che l'opera è completamente ultimata e che è stata eseguita a regola d'arte ed in conformità del progetto approvato, precisando le eventuali giustificate varianti introdotte nel corso dei lavori e che, inoltre, è stato favorevolmente effettuato il preliminare periodo di funzionamento.

3. Il concessionario effettua presso la Tesoreria provinciale dello Stato territorialmente competente, sul capitolo di bilancio 3563, capo XV, il versamento della somma stabilita, salvo conguaglio, dalla direzione generale della M.C.T.C. a copertura delle spese per il personale incaricato dell'effettuazione delle verifiche e prove funzionali.

4. La commissione incaricata dell'espletamento delle verifiche e prove funzionali procede a redigere il processo verbale dei risultati ottenuti e comunica all' ufficio periferico MCTC competente per territorio le proprie conclusioni in merito alla possibilità di aprire l'impianto al pubblico esercizio; le conclusioni, se favorevoli, possono essere subordinate all'osservanza di determinate prescrizioni riguardanti l'impianto o l'esercizio.

5. L'apertura al pubblico esercizio dell'impianto è subordinata al favorevole esito di un periodo di pre-esercizio, che può comprendere anche il periodo di funzionamento di cui al precedente comma 2, da effettuare anche prima delle verifiche e prove funzionali, con il personale da adibire al servizio dell'impianto e con l'eventuale assistenza delle imprese fornitrici delle apparecchiature meccaniche, elettriche ed elettroniche. La durata di tale periodo viene stabilita dalla commissione incaricata dell'espletamento delle verifiche e prove funzionali in relazione alla tipologia dell'impianto.

6. Tenuto conto delle conclusioni delle verifiche e prove funzionali e del favorevole periodo di pre-esercizio, il competente ufficio periferico della M.C.T.C. rilascia ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753, il nulla osta per l'apertura dell'impianto al pubblico esercizio, trasmettendolo al competente ufficio regionale, il quale può autorizzare tale apertura dandone contemporanea comunicazione al suddetto ufficio MCTC.

7. Se l'impianto viene realizzato con il contributo finanziario dello Stato, delle regioni, o di altri enti locali territoriali, trascorso un anno dall'apertura all'esercizio, viene effettuato il generale e definitivo collaudo dell'impianto stesso. La commissione di collaudo è composta dai rappresentanti della D.G. M.C.T.C., delle regioni e degli enti locali interessati.

PARTE V
ESERCIZIO

ART. 31
REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

1. L'esercizio dell'impianto si svolge con le modalità indicate nel regolamento di esercizio inerente l'impianto stesso, redatto dal direttore di esercizio, proposto dall'esercente dell'impianto ed approvato dall' Ente concedente, previo nulla osta ai fini della sicurezza rilasciato dal competente ufficio della M.C.T.C.

2. Il regolamento di esercizio è redatto secondo particolari schemi tipo predisposti dalla direzione generale M.C.T.C., per i singoli tipi di impianto, tenendo conto di tutte le disposizioni riportate nel presente regolamento generale, nonchè di tutte quelle prescrizioni che è necessario osservare, onde meglio garantire la sicurezza e regolarità del pubblico servizio, nel particolare impianto cui il regolamento di esercizio si riferisce.

3. Il regolamento di esercizio contiene prescrizioni riguardanti il personale (ordinamento, mansioni ed obblighi, comportamento in servizio), il trasporto (modalità di effettuazione del servizio, orari e manutenzione dell'impianto), i viaggiatori (obblighi, divieti, sanzioni) e l'organizzazione (persone e mezzi) per le operazioni di recupero dei viaggiatori in linea.

4. Il testo completo delle prescrizioni concernenti i viaggiatori è esposto al pubblico, per la sua debita conoscenza.

ART. 32
PERSONALE

1. L'impianto dispone, ai fini della sicurezza e regolarità del servizio, del personale necessario, come di seguito indicato:
   a) il direttore di esercizio;
   b) il capo del servizio;
   c) il macchinista;
   d) un congruo numero di agenti di servizio, in relazione alle caratteristiche dell'impianto.

2. Le funzioni, le incombenze ed i requisiti del direttore di esercizio sono fissate dal decreto ministeriale 5 giugno 1985, n.1533.

3. Il capo del servizio è responsabile dell'osservanza delle disposizioni contenute nel regolamento di esercizio e di quelle impartite dal direttore di esercizio nei riguardi del servizio; egli risiede sul posto durante il funzionamento dell'impianto e supplisce con la propria iniziativa in tutti quei casi in cui per situazioni particolari si rende necessario integrare le disposizioni ricevute onde garantire la sicurezza e regolarità del servizio. Viene proposto dal direttore di esercizio e nominato dall'esercente previo nulla osta del competente ufficio periferico M.C.T.C. il quale, attraverso la documentazione esibita e mediante l'effettuazione di prove a carattere pratico, accerta l'idoneità morale, fisica e tecnica della persona proposta. Tale accertamento può essere ripetuto periodicamente onde constatare la permanenza delle condizioni che hannc dato luogo al benestare. L'esito sfavorevole dell'accertamento comporta la sostituzione del capo del servizio.

4. Gli agenti dell'impianto sono riconosciuti idonei all' esercizio delle loro mansioni dal direttore di esercizio e dal capo del servizio, previa visita medica di controllo.

5. Il personale possiede i requisiti richiesti per i preposti ai servizi di pubblico trasporto effettuati mediante impianti funicolari aerei o terrestri. I nominativi del personale addetto alla sicurezza dell'esercizio, con le rispettive mansioni, sono comunicati agli uffici periferici della MCTC competenti per territorio.

6. Il personale presta il giuramento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 luglio 1997, n° 288.

ART. 33
MODALITA' DI ESERCIZIO

1. L'esercizio si svolge secondo l'orario predisposto e con l'applicazione delle tariffe approvate. Il trasporto del pubblico nelle ore notturne è ammesso soltanto se il direttore di esercizio dimostra la sufficienza dell'impianto di illuminazione dei veicoli e della linea soprattutto nei riguardi della facilità delle operazioni eventuali di recupero dei viaggiatori.

2. Il servizio è sospeso ogni qualvolta il vento oltrepassa l'intensità massima consentita per ciascuna categoria di impianto. Nei regolamenti di esercizio può essere fissato, per esigenze speciali, un minor limite dell'intensità del vento al di sotto del quale il servizio è consentito. Il servizio è sospeso ogni qualvolta le condizioni atmosferiche sono tali da pregiudicarne la sicurezza.

3. Ogni giorno prima di iniziare il servizio ed ogni qualvolta il servizio viene ripreso a seguito di sospensione provocata da avverse condizioni atmosferiche, sono effettuate corse di prova onde accertare materialmente le buone condizioni dell'impianto.

ART. 34

MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO

1. L'impianto viene periodicamente sottoposto a prove e verifiche onde accertare lo stato delle funi e degli organi, apparecchi, dispositivi che interessano la sicurezza.

2. La natura, lo scopo, le modalità e la periodicità delle visite per gli accertamenti indicati nel precedente comma 1, nonchè le persone che vi partecipano, sono indicate nel decreto ministeriale 2 gennaio 1985, n.23.

3. Una volta all'anno per impianti in continuo esercizio, o prima della riapertura per impianti ad esercizio stagionale, e comunque dopo opere di manutenzione straordinaria, le prove e verifiche speciali sono effettuate comprendendo anche prove di carico, alla presenza e sotto la responsabilità del direttore di esercizio.

4. I risultati delle verifiche e prove sono riportati su appositi libri compilati secondo modelli approvati dalla D.G. M.C.T.C.

5. La D.G. M.C.T.C., ha facoltà di disporre ispezioni saltuarie agli impianti per accertare che la conduzione degli stessi è tale da garantire il rispetto delle disposizioni regolamentari ai fini della sicurezza, nonché di richiedere in qualsiasi momento l'esecuzione di prove e verifiche intese ad accertare lo stato di conservazione e le condizioni di funzionamento degli impianti.

ART. 35

PREVENZIONE INFORTUNI

1. Per quanto riguarda la prevenzione degli infortuni sul lavoro del personale addetto all'esercizio, se non disposto diversamente dal presente regolamento generale o dai singoli regolamenti di esercizio (emanati ai sensi dell'articolo 102 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753), si applicano le disposizioni contenute nelle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, di cui al decreto ministeriale 4 gennaio 1972, n° 94.

2. Le verifiche ed i controlli prescritti per l'accertamento, ai fini della prevenzione degli infortuni sul lavoro durante l'esercizio, dello stato di sicurezza degli impianti, delle installazioni e delle attrezzature, sono affidati all' ufficio periferico MCTC competente per territorio.

ART. 36

DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

1. I viaggiatori rispettano il regolamento di esercizio per la parte che li riguarda, osservando le norme emanate sulla sicurezza e regolarità del trasporto, nonché tutte quelle altre particolari disposizioni che, al fine di evitare incidenti, sono impartite, in circostanze speciali, dagli agenti dell'impianto. I viaggiatori si comportano in maniera da non arrecare pericolo o danni ad altre persone.

2. I trasgressori alle disposizioni, regolarmente portate a conoscenza del pubblico a mezzo di appositi comunicati affissi sia nelle stazioni sia in linea, la cui inosservanza può arrecare serio pregiudizio alla incolumità dei rimanenti viaggiatori, sono deferiti all'autorità giudiziaria dagli agenti responsabili dell'esercizio, ai sensi degli articoli 432 e 650 del codice penale.

3. Alle altre trasgressioni si applica il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n°753.

PARTE VI

NORME TRANSITORIE E FINALI

ART. 37

1. I progetti degli impianti presentati successivamente alla data del 31 dicembre 1998 soddisfano i requisiti fissati dal presente regolamento. Per i progetti che sono presentati entro la predetta data, è facoltà proporre soluzioni costruttive adeguate in tutto o in parte al presente aggiornamento.

2. Per gli impianti già costruiti, e per quelli che si avvalgono della facoltà di cui al precedente comma 1, si applicano le disposizioni fissate dal decreto ministeriale 2 gennaio 1985, n.23.

3. Sono abrogate le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 ottobre 1957, n° 1367.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 4 agosto 1998

Il Ministro: BURLANDO

Visto, *il Guardasigilli:* FLICK
Registrato alla Corte dei conti il 26 ottobre 1998
Registro n. 2 Trasporti e navigazione, foglio n. 353

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicate stato redatto ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

— Il R.D. 9 maggio 1912, n. 1447, recante: «Approvazione del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automezzi», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 28 febbraio 1913, n. 49.

— La legge 23 giugno 1927, n. 1110, recante: «Provvedimenti per la concessione all'industria privata dell'impianto e dell'esercizio di funicolari aeree in servizio pubblico», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 9 luglio 1927, n. 157.

— Il D.P.R. 18 ottobre 1957, n. 1367, recante: «Regolamento generale per le funicolari aeree in servizio pubblico destinate al trasporto di persone», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 6 febbraio 1958, n. 32.

— La legge 6 dicembre 1978, n. 835, recante: «Delega al Governo ad emanare nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 29 dicembre 1978, n. 361.

— Gli articoli 1 e 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 recante: «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto», pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 15 novembre 1980, n. 314, così recitano:

«Art. 1. — Le presenti norme si applicano alle ferrovie destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose esercitate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o in regime di concessione o di gestione commissariale governativa e, per quanto riguarda la sicurezza delle persone e delle cose, anche alle ferrovie private di seconda categoria di cui all'art. 4 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Nel presente decreto con il termine "ferrovie" si indicano tutte le ferrovie specificate al comma precedente e con la espressione "ferrovie in concessione" sia le ferrovie esercitate in regime di concessione che quelle in regime di gestione commissariale governativa.

Salvo quanto specificato nei successivi articoli, le norme comunque riguardanti le ferrovie in concessione sono estese a tutti gli altri servizi collettivi di pubblico trasporto terrestre di competemza degli organi dello Stato e, se concernenti la polizia e la sicurezza dell'esercizio, sono anche estese a quelli di competenza delle regioni.

Le norme del presente decreto sono anche estese, se ed in quanto applicabili, ai servizi ferroviari esercitati con navi traghetto delle ferrovie dello Stato e gli autoservizi sostitutivi delle ferrovie dello Stato.

Nei successivi articoli del presente decreto, con la sigla "F.S." è indicata l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e con la sigla "M.C.T.C." la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione».

«Art. 95. — Il Ministro dei trasporti emana le norme regolamentari, in relazione alle diverse esigenze proprie delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione relative:

1) alle modalità di svolgimento dell'esercizio, al movimento ed alla circolazione dei treni e veicoli;

2) al segnalamento ed alle telecomunicazioni lungo le linee, nelle stazioni, nei posti di servizio, nei veicoli e negli impianti in genere;

3) alle caratteristiche generali delle linee e degli impianti;

4) alle caratteristiche tecniche e funzionali cui deve corrispondere il materiale mobile.

Per i veicoli destinati a circolare su strada restano ferme le norme del vigente codice della strada, delle relative disposizioni di esecuzione e delle leggi speciali».

— L'art. 17 , comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante: «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri», pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, così recita:

«3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisce tale potere. Tali regolamenti per materie di competenza di più Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione».

Note all'art. 1:

— Il testo dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, è riportato nelle note alle premesse.

— Gli articoli 103 e 104 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, così recitano:

«Art. 103. — Fino all'emanazione delle norme regolamentari e delle disposizioni interne di cui al precedente titolo IX restano in vigore le disposizioni di legge e regolamentari esistenti per le singole materie indicate nel titolo medesimo».

«Art. 104. — Salvo quanto previsto dal precedente art. 103, sono abrogati:

gli articoli 210, 211, 213, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 301, 302, 303, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 314, 315, 316, 317, 318 e la dizione "in quelle stazioni che verranno designate dal Ministero dei lavori pubblici" dell'art. 304 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 allegato *F*;

il regolamento approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687;

gli articoli 7, 8, punto 2, 9, 10, 12, 15, 16 del regolamento approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1668;

il regio decreto 22 maggio 1892, n. 354;

il regio decreto 23 giugno 1895, n. 385;

la legge 27 dicembre 1896, n. 561;

il regio decreto 8 gennaio 1899, n. 4;

la legge 21 dicembre 1899, n. 446;

il regio decreto 22 marzo 1900, n. 143;

il regio decreto 22 marzo 1900, n. 145;

gli articoli 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 77, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107 del regolamento approvato con regio decreto 17 giugno 1900, n. 306;

il regio decreto 25 giugno 1905, n. 369;

il regio decreto 21 agosto 1905, n. 522;

gli articoli 1, ultimo comma, 2, commi primo e secondo, 8, commi secondo e terzo, 9, 10, 11, 12, 13, 14, escluso ultimo comma, 23, 26 della legge 30 giugno 1906, n. 272;

l'art. 7 e la dizione "e 7" dell'art. 11 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

gli articoli 3, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 81, 82, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 101, 105, 107, 109, escluso ultimo comma, 110, 111, 112, 113, escluso ultimo comma, 114, 116, 117, 118, 120, 121, 124, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 172, 174, 175, 176, 177, 206, 207, 208, 216, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 251, 269, 270, la dizione, ", in quelle stazioni che vengano designate dal Ministero dei lavori pubblici" dell'art. 108;

le dizioni "118, ultimo comma" e "e 166" dell'art. 271, comma primo, del testo unico approvato con R.D. 9 maggio 1912, n. 1447;

il regio decreto 9 luglio 1914, n. 730;

gli articoli 1 e 2, R.D.L. 27 novembre 1919, n. 2375;

il R.D.L. 7 novembre 1920, n. 1608;

il R.D. 19 novembre 1921, n. 1684;

il R.D. 19 novembre 1921, n. 1686;

il R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2328;

il regio decreto 13 gennaio 1924, n. 46;

il regio decreto 22 novembre 1925, n. 2175;

il regio decreto 9 maggio 1926, n. 1059;

gli articoli 8 e 14 della legge 23 giugno 1927, n. 1110;

il regio decreto 29 luglio 1928, n. 1867;

il decreto ministeriale 28 novembre 1928, n. 1265;

il regio decreto 9 agosto 1929, n. 1694;

gli articoli 13, 18, comma primo, 19, 37 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 2 dicembre 1930, n. 1752;

l'art. 8, comma sesto, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

il regio decreto-legge 18 gennaio 1932, n. 43, convertito nella legge 24 marzo 1932, n. 300;

il decreto ministeriale 28 marzo 1932, n. 1966;

il regio decreto-legge 4 dicembre 1933, n. 1860, convertito nella legge 7 giugno 1934, n. 1062;

il decreto ministeriale 23 aprile 1935, n. 2995;

il decreto ministeriale 26 novembre 1935, n. 1285;

gli articoli 1, commi terzo e quarto, 3, 4, 6 del regio decreto-legge 7 settembre 1938, n. 1696, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 8;

gli articoli 20, commi primo, secondo e terzo, 21, 27, 30 e 36 della legge 28 settembre 1939, n. 1822;

il decreto ministeriale 26 novembre 1940, n. 1710;

il decreto legislativo luogotenenziale 25 maggio 1945, n. 344;

il comma quinto dellart. 13 e il comma quinto dell'art. 27 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1173;

il decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1951, n. 173;

il decreto del Presidente della Repubblica 25 luglio 1952, n. 1139;

gli articoli 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 21, comma secondo, 23, 24, 25, 26, commi terzo e quarto, 28, 29, 50, 52 e la dizione ", in quelle stazioni o fermate che vengono designate dal competente ispettorato compartimentale od ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione" dell'art. 7 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771;

il regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 18 ottobre 1957, n. 1367;

la legge 27 luglio 1967, n. 660;

la legge 20 marzo 1968, n. 304;

gli articoli 1, 3, 4 e 5 della legge 12 novembre 1968, n. 1202;

la legge 4 marzo 1969, n. 89;

il comma terzo dell'art. 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616;

tutti i riferimenti ai servizi di pubblico trasporto terrestre contenuti nell'art. 1, lettera *a)*, nonché i commi primo e secondo dell'art. 2 della legge 11 novembre 1975, n. 584.

Sono inoltre abrogate tutte le altre disposizioni comunque contrarie o incompatibili con le norme del presente decreto».

— Il D.M. 15 marzo 1982 recante: «Istituzione della commissione per le funicolari aeree e terrestri e nomina dei componenti della commissione stessa», è pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 24 maggio 1982, n. 140.

— Il R.D. 17 gennaio 1926, n. 177, recante: «Istituzione della commissione per le funicolari aeree e terrestri e nomina dei componenti della commissione stessa», è pubblicato nel Bollettino ufficiale dei Lavori pubblici, anno 1926.

— Il D.P.R. 21 gennaio 1927, n. 67, recante: «Modificazioni e integrazioni alla composizione della commissione per le funicolari aeree e terrestri», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 marzo 1977, n. 77.

— Il D.P.R. 9 maggio 1994, n. 608, recante: «Regolamento recante norme sul riordino degli organi collegiali dello Stato», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 31 ottobre 1994, n. 255.

Nota all'art 2:

— L'art. 101 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, così recita:

«Art. 101. — Il direttore generale della M.C.T.C., in relazione alle caratteristiche ed alle peculiarità dei diversi tipi di servizi di pubblico trasporto, emana le disposizioni riguardanti:

1) l'applicazione delle norme regolamentari di cui ai punti 3) e 4) del precedente art. 95, nonché di quelli di cui al precedente art. 100;

2) l'espletamento da parte del personale della M.C.T.C. delle funzioni di vigilanza previste dalle presenti norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dei servizi di pubblico trasporto rientranti nelle competenze statali e per quanto riguarda la polizia e la sicurezza, anche di quelli rientranti nelle competenze regionali;

3) le modalità per l'accertamento delle infrazioni previste dalle presenti norme;

4) il rilascio, da parte dei competenti uffici della M.C.T.C., dell'approvazione o del nulla osta di cui al precedente art. 3, secondo comma;

5) il rilascio, da parte dei competenti uffici della M.C.T.C., dell'approvazione o del nulla osta di cui al successivo art. 102, secondo comma».

Nota all'art. 3:

— Gli articoli 3, 4 e 5 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, così recitano:

«Art. 3. — L'esecuzione delle opere per la realizzazione di una ferrovia in concessione non può essere iniziata senza apposita autorizzazione rilasciata dai competenti uffici della M.C.T.C., o dagli organi delle regioni o degli enti locali territoriali, secondo le rispettive attribuzioni.

Detta autorizzazione è in ogni caso subordinata alla preventiva approvazione dei progetti relativi alle opere di cui al primo comma da parte dei competenti uffici della M.C.T.C., per i servizi di competenza statale, o degli organi regionali, previo nulla osta al fini della sicurezza da parte degli stessi uffici della M.C.T.C., per i servizi rientranti nelle attribuzioni delle regioni o degli enti locali territoriali.

Chiunque dia inizio alle opere per la realizzazione di una ferrovia in concessione senza avere ottenuto l'autorizzazione di cui al primo comma e punito con la ammenda da L. 500.000 a L. 1.000.000 oppure con l'arresto fino a due mesi.

Per le ferrovie in concessione già in esercizio è vietato, senza l'autorizzazione di cui al primo comma, apportare varianti rispetto alle caratteristiche tecniche dei progetti definitivi approvati a norma del secondo comma. Ai trasgressori si applica la medesima sanzione di cui al precedente comma.

Le disposizioni del presente articolo non trovano applicazione nei confronti dei servizi di pubblico trasporto svolgentisi su strade ed effettuati con autobus, intendendosi per tali, agli effetti delle presenti norme, anche i complessi di veicoli destinati al trasporto di persone, come definiti dal vigente codice della strada».

«Art. 4. — Nessuna ferrovia in concessione può essere aperta al pubblico esercizio senza preventiva autorizzazione rilasciata dai competenti uffici della M.C.T.C., delle regioni o degli enti locali territoriali, secondo le rispettive attribuzioni.

È parimenti soggetta all'autorizzazione di cui al primo comma la riapertura o la prosecuzione dell'esercizio di una ferrovia in concessione dopo l'esecuzione delle varianti di cui al quarto comma del precedente art. 3, nonché dopo l'immissione in servizio di materiale mobile nuovo, rinnovato o modificato.

Per i servizi di pubblico trasporto rientranti nelle attribuzioni delle regioni e degli enti locali territoriali, le autorizzazioni di cui al primo ed al secondo comma sono subordinate al nulla osta tecnico ai fini della sicurezza rilasciato dal competente ufficio della M.C.T.C.

Chiunque effettua l'esercizio di una ferrovia in concessione senza l'autorizzazione di cui al primo comma è punito con lanimenda da L. 500.000 a L. 1.000.000 oppure con l'arresto fino a due mesi.

Chiunque, nell'esercizio di servizi di pubblico trasporto effettuati su strada, mediante autobus, ne vari il percorso senza l'autorizzazione degli organi di cui al primo comma, secondo le rispettive attribuzioni, è punito con la sanzione amministrativa da L. 200.000 a L. 600.000, salvo i casi di forza maggiore».

«Art. 5. — L'autorizzazione di cui al precedente art. 4 è subordinata al favorevole esito di verifiche e prove funzionali, rivolte ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con sicurezza e regolarità.

All'espletamento delle verifiche e delle prove funzionali di cui al precedente comma provvedono i competenti uffici della M.C.T.C., con la partecipazione degli organi regionali agli effetti della regolarità dell'esercizio, per i servizi di pubblico trasporto di competenza delle regioni stesse.

Le verifiche e le prove funzionali vengono disposte dagli uffici e dagli organi indicati al precedente comma su richiesta del concessionario il quale, all'uopo, dovrà unire alla propria domanda una dichiarazione di ultimazione e regolare esecuzione di tutte le opere costituenti la ferrovia in concessione, rilasciata dal professionista preposto alla realizzazione delle opere stesse e corredata del certificato relativo al collaudo statico delle eventuali opere civili al sensi della legge 5 novembre 1971, n. 1086, nonché, per le attrezzature, per le apparecchiature e per il materiale mobile in genere, della documentazione probatoria rilasciata dal costruttore ovvero dal capocommessa qualora si tratti di complessi non prodotti da unico fornitore.

Ai fini della sicurezza il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le disposizioni e le modalità di esecuzione per le verifiche e prove funzionali di cui al primo comma, nonché la forma ed i contenuti della dichiarazione di cui al terzo comma e dei documenti probatori da allegare ad essa, in particolare per quanto riguarda la rispondenza alle normative tecniche, nonché i controlli sulla qualità e sull'assenza di difetti dei materiali e dei componenti impiegati.

Nei confronti delle ferrovie in concessione o, comunque, di loro singoli impianti o di parti di essi nonché del materiale mobile realizzati con contributi finanziati dello Stato resta fermo quanto stabilito dall'art. 102 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e dal capo VI del regolamento approvato con regio decreto 25 maggio 1895, n. 350 e successive modificazioni, per quanto riguarda il generale e definitivo collaudo, che, in ogni caso, non potrà intervenire se non trascorso un anno dall'apertura all'esercizio. Il collaudo si effettua anche per le opere realizzate con contributi finanziari delle regioni o degli enti locali territoriali, intendendosi sostituiti agli organi statali quelli regionali o degli enti locali medesimi.

Le procedure di cui ai precedenti commi trovano applicazione, oltreché in sede di prima realizzazione di una ferrovia in concessione, anche in sede di varianti rispetto alle caratteristiche tecniche dei progetti definitivi approvati a norma del precedente art. 3, secondo comma, intendendosi l'autorizzazione di cui al precedente primo comma riferita alla riapertura od alla prosecuzione dell'esercizio per la sede e gli impianti, ovvero alla commissione in servizio di materiale mobile nuovo, rinnovato o modificato.

Per quanto riguarda i servizi di pubblico trasporto svolgentisi su strade ed effettuati con autobus, gli accertamenti di cui al primo comma sono limitati al riconoscimento, al fini della sicurezza e della regolarità del servizio, della idoneità del percorso, delle sue eventuali variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare. Restano ferme inoltre le norme del vigente codice della strada e delle relative disposizioni di esecuzione per ciò che concerne l'ammissione alla circolazione dei veicoli».

Note all'art. 4:

— L'art 16, comma 3, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, recante «Legge quadro in materia di lavori pubblici», pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 19 febbraio 1994, n. 41, così recita:

«3 Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, anche con riferimento ai profili ambientali, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione, dei costi da determinare in relazione ai benefici previsti, nonché in schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche speciali, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare».

— Il testo dell'art. 3 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, è riportato in nota all'art. 3.

Nota all'art. 6:

— Il D.M. 2 gennaio 1985 recante: «Norme regolamentari in materia di varianti costruttive, di adeguamenti tecnici e di revisioni periodiche per i servizi di pubblico trasporto effettuati con impianti funicolari aeree e terrestri», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 31 gennaio 1985, n. 26.

Nota all'art. 8:

— Il D.M. 21 giugno 1986 recante: «Disposizioni per le verifiche e prove per l'accettazione delle funi metalliche destinate ai pubblici servizi di trasporto effettuati mediante impianti funicolari aerei e terrestri», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 agosto 1986, n. 194.

Nota all'art. 10:

— Il D.M. 31 agosto 1937, n. 2672 recante: «Approvazione del regolamento per le funivie in servizio pubblico destinate al trasporto di persone in sostituzione dell'altro precedentemente approvato con decreto ministeriale 3 settembre 1926, n. 2836. Parte III, capo II: esecuzione dei giunti a testa fusa e delle impalmature», è pubblicato nel Bollettino ufficiale del Ministero dei trasporti, dicembre 1937.

Note all'art. 16:

— La legge 28 giugno 1986, n. 339, recante: «Nuove norme per la disciplina della costruzione e dell'esercizio di linee elettriche aeree esterne», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 10 luglio 1986, n. 158.

— Il D.M. 21 marzo 1988, n. 449, recante: «Approvazione delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne», è pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 5 aprile 1988, n. 79.

— Il D.M. 23 febbraio 1971, n. 2445, recante: «Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto», è pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 26 maggio 1971, n. 132.

Nota all'art. 17:

— Il testo dell'ultimo comma dell'art. 32 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, così recita:

«Dai servizi di pubblico trasporto di cui al precedente art. 18 possono essere escluse, in relazione alle peculiarità del sistema, le persone che per età, per condizioni fisiche o per manifesta incapacità ad utilizzare correttamente i servizi stessi possano arrecare danno a sé o agli altri ovvero ai veicoli ed agli impianti».

Nota all'art. 28:

— Il testo dell'art. 3 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, è riportato in nota all'art. 3.

Note all'art. 30:

— Il testo dell'art. 5 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, è riportato in nota all'art. 3.

— Il testo dell'art. 4 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, è riportato in nota all'art 3.

Note all'art. 32:

— Il D.M. 5 giugno 1985, n. 1533, recante; «Disposizioni per i direttori ed i responsabili dell'esercizio e relativi sostituti e per gli assistenti tecnici preposti ai servizi di pubblico trasporto effettuati mediante impianti funicolari aerei o terrestri», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 luglio 1985, n. 177.

— Il D.P.R. 3 luglio 1977, n. 288, recante: «Regolamento concernente le modalità di giuramento del personale delle ferrovie in concessione», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 6 settembre 1977, n. 208.

Nota all'art. 34:

— Per il titolo del D.M. 2 gennaio 1985 si veda in nota all'art. 6.

Note all'art. 35:

— L'art. 102 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, così recita:

«Art. 102. — Il direttore o il responsabile dell'esercizio di ogni ferrovia in concessione deve emanare nei limiti e nel rispetto dei patti di concessione e delle altre norme:

1) le disposizioni interne in applicazione delle norme regolamentari di cui ai punti 1) e 2) del precedente art. 95 in relazione alle caratteristiche e peculiarità del servizio;

2) le disposizioni interne riguardanti:

a) l'impiego delle apparecchiature di trazione;

b) la manutenzione della sede, degli impianti e delle apparecchiature;

c) la condotta, la scorta e la manutenzione del materiale mobile;

d) l'illuminazione dei veicoli, delle stazioni, dei passaggi a livello e degli altri impianti necessari per il servizio nelle ore notturne;

e) le misure da adottare, al fini della sicurezza, durante lo svolgimento dei lavori alla sede ed agli impianti della linea e delle stazioni;

f) il numero delle corse da effettuare giornalmente, nonché il numero delle fermate;

g) l'ubicazione delle fermate;

h) le velocità ammesse e gli orari;

i) la composizione dei treni, la capacità dei veicoli e le relative condizioni di frenatura;

l) la disciplina dell'accesso ai posti di manovra o di controllo dei veicoli e delle stazioni;

m) il numero e l'ubicazione dei mezzi di soccorso, nonché per lo svolgimento delle relative operazioni;

n) i servizi delle stazioni e della linea, l'esercizio dei passaggi a livello ed i servizi ai veicoli.

Le disposizioni interne di cui al precedente comma, salvo quelle di cui al punto 2), lettere *d)* ed *e),* devono essere preventivamente approvate dai competenti uffici della M.C.T.C, per i servizi di competenza statale, o dagli organi regionali, previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte degli stessi uffici della M.C.T.C., per i servizi rientranti nelle attribuzioni regionali; detto nulla osta non è peraltro richiesto per le disposizioni interne di cui al precedente punto 2), lettera *f).*

Agli effetti della valutazione delle esigenze locali di pubblico interesse, il numero e gli orari delle corse giornaliere nonché il numero e l'ubicazione delle fermate, per i servizi di pubblico trasporto rientranti nelle attribuzioni degli enti locali territoriali, devono essere anche da questi approvati».

— Il D.M. 4 gennaio 1972, n. 94, recante: «Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio dei servizi pubblici di trasporto con impianti a fune», è pubblicato nel Bollettino ufficiale del Ministero dei trasporti, anno 1972.

Note all'art. 36:

— Per il titolo del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, si veda nelle note alle premesse.

— Il testo degli articoli 432 e 650 del codice penale è il seguente:

«Art. 432 *(Attentati alla sicurezza dei trasporti).* — 1. Chiunque, fuori dei casi preveduti dagli articoli precedenti, pone in pericolo la sicurezza dei pubblici trasporti per terra, per acqua o per aria, è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

2. Si applica la reclusione da tre mesi a due anni a chi lancia corpi contundenti o proiettili contro veicoli in movimento, destinati a pubblici trasporti per terra, per acqua o per aria.

3. Se dal fatto deriva un disastro, la pena è della reclusione da tre a dieci anni».

«Art. 650 *(Inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità).* — 1. Chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'Autorità per ragioni di giustizia o di sicurezza pubblica, o d'ordine pubblico o d'igiene, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda fino a lire quattrocentomila».

Note all'art. 37:

— Per il titolo del D.M. 2 gennaio 1985 si veda in nota all'art. 6.

— Il D.P.R. 16 ottobre 1957, n. 1367 recante: «Regolamento generale per le funicolari aeree in servizio pubblico destinate al trasporto di persone», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 6 febbraio 1958, n. 32.

98G0448

DECRETO 4 settembre 1998, n. **401.**

Regolamento recante norme per la definizione delle tariffe da applicarsi da parte dei concessionari del servizio di rimozione dei veicoli e massimali di assicurazione per i veicoli adibiti alla rimozione.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 354, commi 1 e 2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, come modificato dall'articolo 199 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, che demanda al Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, l'approvazione di un disciplinare unico riguardante le tariffe che debbono essere applicate dai soggetti concessionari del servizio di rimozione dei veicoli per le operazioni relative ed il massimale della polizza assicurativa contro la responsabilità civile verso terzi per i veicoli adibiti alla rimozione;

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Udito il parere del Consiglio di Stato espresso nella adunanza della Sezione consultiva per gli atti normativi del 20 ottobre 1997;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri a norma dell'articolo 17, comma 3, della citata legge n. 400/1988 (nota n. 5939 del 5 dicembre 1997);

A D O T T A

il seguente regolamento:

Art. 1.

1. Le tariffe per la rimozione dei veicoli, da applicarsi da parte dei concessionari di cui all'articolo 354, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, come modificato dall'articolo 199 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, sono individuate come segue:

A) Per la rimozione di veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1,5 t:

a) diritto di chiamata	L.	20.000
b) operazioni connesse al carico ed allo scarico del veicolo	L.	30.000
c) indennità chilometrica (dal luogo di stazionamento dell'autoveicolo adibito alla rimozione al luogo d'intervento e, quindi, al luogo di deposito)	L./km	4.300

B) Per la rimozione di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t:

a) diritto di chiamata	L.	25.000
b) operazioni connesse al carico ed allo scarico del veicolo	L.	50.000
c) indennità chilometrica (dal luogo di stazionamento dell'autoveicolo adibito alla rimozione al luogo d'intervento e, quindi, al luogo di deposito)	L./km	5.000

C) Per la rimozione di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t:

si applicano le tariffe della lettera *B)* aumentate del 10% per ogni tonnellata, o frazione di tonnellata, superiore al valore di 3,5 t della massa complessiva a pieno carico del veicolo da rimuovere.

2. È data facoltà, agli enti concedenti il servizio di rimozione dei veicoli, di prevedere una variazione in aumento o in diminuizione di ogni singola voce tariffaria, non superiore al 20% di quella stabilita dal presente decreto a fronte di particolari situazioni temporali ed ambientali, alla densità di traffico, alla dislocazione delle depositerie ed alla variazione della popolazione presente nel territorio interessato.

Art. 2.

1. Gli importi dovuti dai trasgressori per le spese di rimozione, come sopra fissati, devono essere determinati tenendo conto altresì dei seguenti parametri di differenziazione:

a) operazione di intervento con unico autoveicolo di rimozione e con prelevamento nello stesso luogo, o in zone contigue, di più veicoli e loro convogliamento al deposito: il diritto di chiamata e l'indennità chilometrica, pevisti, a seconda dei casi, alle lettere *A), B)* e *C)* dell'articolo 1, comma 1, devono essere suddivisi per il numero di veicoli rimossi. La tariffa riguardante le operazioni connesse al carico ed allo scarico deve essere corrisposta per ciascun veicolo.

b) orario notturno o giornata festiva: aumento del 30% delle tariffe previste;

c) se l'interessato sopraggiunge durante le operazioni di rimozione del veicolo, la restituzione dello stesso è consentita, al sensi del comma 2 dell'articolo 397 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495/1992, come modificato dall'articolo 224 del decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996, previo pagamento di tutte le operazioni già eseguite e da eseguire per la restituzione stessa.

2. Per eventuali casi di rimozione di veicoli, regolarnente parcheggiati, per urgenti motivi di ordine pubblico o di pubblica necessità, nulla è dovuto dai proprietari degli stessi.

Art. 3.

1. Le tariffe di cui all'articolo 1 sono aggiornate all'inizio di ogni anno dagli enti concedenti il servizio di rimozione, secondo le previsioni di cui all'articolo 397, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495/1992, come modificato dall'articolo 224 del decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996, in misura non superiore all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati noto al 31 dicembre dell'anno precedente.

Art. 4.

Il concessionario del servizio di rimozione deve dotare ogni veicolo adibito al servizio medesimo di polizza assicurativa contro la responsabilità civile verso terzi, prevista dall'articolo 2043 del codice civile per un massimale non inferiore a tre miliardi di lire quanto ai veicoli da impiegare per i servizi previsti all'articolo 1, comma 1, lettere *A)* e *B),* e non inferiore a cinque miliardi di lire quanto ai veicoli da impiegare per il servizio previsto all'articolo 1, comma 1, lettera *C).*

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 4 settembre 1998

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

Il Ministro dei lavori pubblici
COSTA

Visto, *il Guardasigilli:* FLICK
Registrato alla Corte dei conti il 9 novembre 1998
Registro n. 2 Trasporti e navigazione, foglio n. 369

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

— Il testo dell'art. 354, commi 1 e 2, del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992), come modificato dall'art. 199 del D.P.R. 16 settembre 1996, n. 610 (pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 284 del 4 dicembre 1996), è il seguente:

«Art. 354 *(Concessione del serivizio di rimozione e veicoli ad esso addetti).* — 1. Il servizio di rimozione dei veicoli ai sensi dell'art. 159 del codice può essere affidato in concessione biennale rinnovabile a soggetti in possesso della licenza di rimessa ai sensi dell'art. 19 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, che dispongono di almeno uno dei veicoli con le caratteristiche tecniche definite all'art. 12 del presente regolamento e che siano in possesso dei seguenti requisiti:

a) cittadinanza italiana o di altro Stato membro della CEE;

b) età non inferiore ad anni 21;

c) non essere sottoposti a misure amministrative di sicurezza personale o a misure di prevenzione;

d) non aver riportato condanne penali o avere procedimenti penali in corso, per reati non colposi, che siano sanzionati con la pena della reclusione non inferiore a due anni;

e) non aver riportato condanne e non essere sottoposti a procedimenti penali per reati commessi nell'esercizio di attività di autoriparazione;

f) non esssere stati interdetti o inabilitati o avere in corso un procedimento per interdizione o inabilitazione;

g) essere forniti di polizza assicurativa contro la responsabilità civile verso terzi prevista dall'art. 2043 del codice civile per un massimale che verrà determinato con il disciplinare di cui al comma 2.

2. Alla concessione provvede l'ente proprietario della strada. Alla concessione vanno allegate le prescrizioni tecniche del veicolo e copia delle formalità di omologazione di cui all'art. 12. La concessione deve contenere la indicazione del numero dei veicoli impiegati con i loro estremi di identificazione e di omologazione, il tempo di validità della concessione e le tariffe da applicarsi secondo un disciplinare unico approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dei lavori pubblici».

— Il comma 3 dell'art. 17 della legge n. 400/1988 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri) prevede che con decreto ministeriale possano essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più Ministri, possono essere adottati con decreti ministeriali ed interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo.

Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione. Il comma 4 dello stesso articolo stabilisce che gli anzidetti regolamenti debbano recare la denominazione di «regolamento», siano adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

Nota all'art. 1:

— Per il testo dell'art. 354, comma 1, del sopra citato D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, si veda nelle note alle premesse.

Nota all'art. 2:

— Il testo vigente dell'art. 397, comma 2, del già citato D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, è il seguente:

«2. Il trasferimento dei veicoli dal luogo dell'infrazione al luogo del deposito è effettuato o direttamente con gli appositi veicoli appartenti all'ente proprietario ovvero con gli autoveicoli appartenenti alle ditte cui il servizio è stato concesso ai sensi dell'art. 159, comma 2, del codice, e dell'art. 354. In ogni caso i veicoli adibiti alla rimozione devono avere le caratteristiche prescritte dall'art. 12. L'organo di polizia precedente comunica all'interessato l'avvenuta rimozione ed il luogo di deposito, quando possibile. Nel caso in cui l'interessato sopraggiunga durante le operazioni di rimozione del veicolo, è consentita l'immediata restituzione del veicolo stesso, previo pagamento delle spese di intervento e rimozione all'incaricato del concessionario del servizio di rimozione che ne rilascia ricevuta».

Nota all'art. 3:

— Il testo vigente dell'art. 397, comma 4, del più volte citato D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 è il seguente:

«4. Per la restituzione del veicolo rimosso l'interessato o la persona da lui delegata si deve presentare al responsabile del luogo di deposito provando il titolo alla restituzione e versando le spese di intervento, rimozione e custodia secondo tabelle preparate ed annualmente aggiornate dall'ente proprietario. Della avvenuta restituzione è redatto verbale sottoscritto dal custode e dal proprietario del veicolo o persona da lui delegata che espressamente deve dichiarare, previo accertamento, che il veicolo non ha subito danni palesi od occulti a seguito della rimozione. Una copia del verbale è rilasciata all'interessato. Del pagamento delle spese suddette è rilasciata quietanza dal custode».

Nota all'art. 4:

— Il testo dell'art. 2043 del codice civile è il seguente:

«Art. 2043 *(Risarcimento per fatto illecito)*. — Qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno».

98G0451

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

DECRETO 10 novembre 1998.

Riconoscimento di titoli accademici professionali esteri quali titoli cumulativamente abilitanti per l'iscrizione all'albo degli psicologi e l'esercizio della professione in Italia.

IL DIRETTORE GENERALE
DEGLI AFFARI CIVILI E DELLE LIBERE PROFESSIONI

Visti gli articoli 1 e 8 della legge 29 dicembre 1990, n. 428, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea;

Visto il decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 115, di attuazione della direttiva n. 89/48/CEE del 21 dicembre 1988 relativa ad un sistema generale di riconoscimento di diplomi di istruzione superiore che sanzionano formazioni professionali di durata minima di tre anni;

Vista l'istanza della sig.ra Pallhuber Maria Elisabeth, nata ad Anterselva il 7 novembre 1960, cittadina italiana, diretta ad ottenere, ai sensi dell'art. 12 del sopra indicato decreto legislativo, il riconoscimento del titolo professionale di «psychologin» di cui è in possesso, come risulta dal fatto che la richiedente è membro della Berufsverband Osterreichischer Psychologinnen und Psychologen - BOP dal 1998, ai fini dell'accesso ed esercizio in Italia della professione di «psicologo»;

Considerato che la richiedente è in possesso del titolo accademico «Doktor Philosophiae» con indirizzo in «psychologìe-padagogìk» conseguito presso l'Università di Innsbruck nel 1988;

Viste le determinazioni della Conferenza di servizi tenutasi il 19 marzo 1998;

Sentito il rappresentante del Consiglio nazionale di categoria nella seduta appena indicata;

Decreta:

Alla sig.ra Pallhuber Maria Elisabeth, nata ad Anterselva il 7 novembre 1960, cittadina italiana, sono riconosciuti i titoli accademico/professionali di cui in premessa quali titoli cumulativamente abilitanti per l'iscrizione all'albo degli «psicologi» e l'esercizio della professione in Italia.

Roma, 10 novembre 1998

Il direttore generale: HINNA DANESI

98A10099

MINISTERO DELLE FINANZE

DECRETO 23 settembre 1998.

Rateazione del residuo carico tributario dovuto dalla ditta Adustini Ivana.

IL DIRETTORE CENTRALE
PER LA RISCOSSIONE
DEL DIPARTIMENTO DELLE ENTRATE

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e le successive modificazioni ed integrazioni, contenente disposizioni sulla riscossione dei tributi erariali;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988, n. 43, e le successive modificazioni, istitutivo del servizio di riscossione dei tributi e di altre entrate dello Stato ed altri enti pubblici;

Visto il decreto legislativo del 3 febbraio 1993, n. 29;

Vista l'istanza prodotta in data 26 marzo 1998, con la quale la ditta Adustini Ivana con sede in Quinto di Treviso ha chiesto, ex art. 19, terzo comma, la rateazione per il pagamento di un carico tributario relativo ad imposte dirette afferente l'anno di imposta 1991, iscritto nei ruoli posti in riscossione alla scadenza di novembre 1997 per il complessivo importo di L. 38.077.240 adducendo di trovarsi, allo stato attuale, nell'impossibilità di corrispondere il predetto importo;

Visto il decreto direttoriale del 1° luglio 1997, n. 1/5441/U.D.G., con il quale il direttore centrale per la riscossione è stato delegato ad adottare i provvedimenti di rateazione di cui all'articolo 19, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica del 29 settembre 1973, n. 602;

Considerato che la direzione regionale delle entrate per il Veneto, tenuto anche conto dell'avviso espresso dagli organi all'uopo interpellati, ha manifestato parere favorevole alla concessione del richiesto beneficio, in quanto nella fattispecie concreta sussiste la necessità di salvaguardare i livelli occupazionali e di assicurare e mantenere il proseguimento delle attività produttive della menzionata ditta;

Considerato che il pagamento immediato aggraverebbe la situazione economico-finanziaria del contribuente con ripercussioni negative anche sull'occupazione dei propri dipendenti;

Considerato, inoltre, che per effetto del versamento di un acconto di L. 7.614.848 l'ammontare residuo dovuto è pari a L. 30.462.392;

Ritenuto, quindi, che la richiesta rientra nelle previsioni del terzo comma dell'art. 19 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 602, che consente di poter accordare la rateazione dei tributi erariali iscritti nei ruoli speciali e straordinari, allorquando sussiste la necessità di mantenere i livelli occupazionali e di assicurare il proseguimento delle attività produttive;

Decreta:

La riscossione del residuo carico tributario di L. 30.462.392 dovuto dalla ditta Adustini Ivana è ripartito in cinque rate a decorrere dalla scadenza di novembre 1998 con l'applicazione degli interessi previsti dall'art. 21 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602.

La sezione staccata di Treviso nel provvedimento di esecuzione determinerà l'ammontare degli interessi dovuti dalla predetta società, ai sensi del citato art. 21 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e provvederà, altresì, a tutti gli adempimenti di propria competenza che si rendessero necessari.

Il mancato pagamento di due ratei consecutivi determinerà per il contribuente l'automatica decadenza dal beneficio accordatogli.

L'agevolazione in argomento sarà revocata, con successivo decreto, ove vengano a cessare i presupposti in base ai quali è stata concessa o sopravvenga fondato pericolo per la riscossione.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 23 settembre 1998

Il direttore centrale: BEFERA

98A10101

DECRETO 28 settembre 1998.

Sospensione temporanea della riscossione del carico tributario dovuto dall'Università degli studi di Napoli.

IL DIRETTORE CENTRALE
PER LA RISCOSSIONE
DEL DIPARTIMENTO DELLE ENTRATE

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e le successive modificazioni ed integrazioni, contenente disposizioni sulla riscossione dei tributi erariali;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988, n. 43, e le successive modificazioni, istitutivo del servizio di riscossione dei tributi e di altre entrate dello Stato ed altri enti pubblici;

Visto il decreto legislativo del 3 febbraio 1993, n. 29;

Vista l'istanza prodotta in data 25 marzo 1998, con la quale l'Università degli studi di Napoli ha chiesto, ex art. 39, sesto comma, la sospensione per dodici mesi della riscossione di un carico relativo ad imposte indirette afferente l'anno di imposta 1993, iscritto nei ruoli posti in riscossione alla scadenza di febbraio 1998 per l'importo di L. 1.003.424.058 adducendo di trovarsi, allo stato attuale, nell'impossibilità di corrispondere il predetto importo;

Visto il decreto direttoriale del 9 luglio 1997, n. 1/5673/U.D.G., con il quale il direttore centrale per la riscossione è stato delegato ad adottare i provvedimenti di sospensione della riscossione o degli atti esecutivi di cui all'art. 39, sesto comma, del decreto del Presidente della Repubblica del 29 settembre 1973, n. 602;

Considerato che la direzione regionale delle entrate per la Campania ha manifestato parere favorevole alla concessione della richiesta sospensione, in quanto nella fattispecie concreta sussiste la necessità di garantire l'interesse pubblico al proseguimento dell'attività didattica e scientifica dell'Ateneo;

Ritenuto, quindi, che la richiesta rientra nelle previsioni del sesto comma dell'art. 39 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 602, che consente di poter accordare la sospensione dei tributi erariali in presenza delle particolari condizioni previste dal terzo comma dell'art. 19 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica n. 602;

Decreta:

La riscossione del carico tributario di lire 1.003.424.058 dovuto dall'Università degli studi di Napoli è sospesa per un periodo di dodici mesi, a decorrere dalla data del presente decreto.

La sezione staccata di Napoli nel provvedimento di esecuzione determinerà l'ammontare degli interessi dovuti dal predetto ente, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 39 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602.

In via cautelare, il concessionario manterrà in vita gli eventuali atti esecutivi posti in essere sui beni strumentali ed immobiliari del suddetto ente.

La sospensione *de qua* sarà revocata, con successivo decreto, ove vengano a cessare i presupposti in base ai quali è stata concessa o sopravvenga fondato pericolo per la riscossione.

Nel caso in cui l'ente non provveda al pagamento dell'intero debito nei quindici giorni successivi alla scadenza del termine di sospensione, ovvero intervenga decreto di revoca, il concessionario riprenderà immediatamente la riscossione dei carichi sospesi.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 28 settembre 1998

Il direttore centrale: BEFERA

98A10102

DECRETO 1° ottobre 1998.

Concessione dei benefici ex art. 19, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, all'Istituto educazione fisica e sportiva S.r.l., in Rieti.

IL DIRETTORE GENERALE
DEL DIPARTIMENTO DELLE ENTRATE

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e le successive modificazioni ed integrazioni, contenente disposizioni sulla riscossione dei tributi erariali;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988, n. 43, e le successive modificazioni, istitutivo del Servizio di riscossione dei tributi e di altre entrate dello Stato ed altri enti pubblici;

Visto l'art. 5, comma 4, lettera *Oa)* della legge 28 febbraio 1997, n. 30, che ha introdotto un ulteriore comma all'art. 19 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602;

Visto il decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29;

Visto l'art. 3 del decreto legislativo n. 80 del 31 marzo 1998 che ha sostituito l'art. 3 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29;

Visto l'art. 13 della legge 8 maggio 1998, n. 146, che fissa, tra l'altro, disposizioni per la semplificazione e razionalizzazione del sistema tributario;

Vista l'istanza prodotta in data 7 ottobre 1997, con la quale la società Istituto educazione fisica e sportiva S.r.l., con sede in Rieti, ha chiesto l'applicazione dei benefici agevolativi previsti dall'art. 19, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, per il pagamento del carico di IVA dovuto in base a dichiarazioni afferenti gli anni 1992 e 1993, iscritto nei ruoli posti in riscossione alla scadenza di settembre 1997, per il complessivo importo di L. 91.602.555 adducendo di trovarsi, allo stato attuale, nell'impossibilità di corrispondere il predetto importo, ma di poter adempiere l'obbligazione tributaria previo accoglimento delle avanzate richieste;

Considerato che la Direzione regionale delle entrate per il Lazio ha manifestato parere favorevole alla concessione del richiesto beneficio, in quanto nella fattispecie concreta sussiste la necessità di salvaguardare i livelli occupazionali e di assicurare e mantenere il proseguimento delle attività produttive della menzionata società;

Considerato che dall'esperita istruttoria è emerso che il pagamento immediato aggraverebbe la situazione economico-finanziaria del contribuente, con ripercussioni negative anche sull'occupazione dei propri dipendenti;

Ritenuto che la richiesta rientra nelle previsioni del quarto comma dell'art. 19 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 602/1973, che, per carichi di imposte dirette, ovvero sul valore aggiunto iscritti a ruolo e dovuti in base a dichiarazioni regolarmente presentate consente eccezionalmente la sostituzione delle irrogate sanzioni con l'applicazione di un interesse

sostitutivo nella misura del 9% annuo e di accordare la rateazione fino ad un massimo di dodici rate, allorquando sussiste la necessità di salvaguardare i livelli occupazionali e di assicurare e mantenere il proseguo delle attività produttive;

Decreta:

È accolta l'istanza prodotta dall'Istituto educazione fisica e sportiva S.r.l., tendente ad ottenere i benefici previsti dall'art. 19, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602.

Il complessivo carico tributario di L. 91.602.555 dovuto dal contribuente deve essere rideterminato dalla sezione staccata di Rieti calcolando sul debito di imposta gli interessi sostitutivi nella misura del 9% annuo, a decorrere dal giorno successivo al termine fissato per la presentazione della dichiarazione annuale e fino alla data di scadenza della prima o unica rata del ruolo; conseguentemente le irrogate sanzioni rimangono sospese fino all'esatto e puntuale adempimento di quanto disposto con il presente decreto, per poi formare oggetto di tempestivo provvedimento di sgravio.

Il carico così come rideterminato, che tiene conto dell'imposta, degli interessi per ritardata iscrizione a ruolo e degli interessi sostitutivi del 9% annuo, è ripartito in dodici rate a decorrere dalla scadenza di novembre 1998.

Nel provvedimento di esecuzione va riportato l'intero importo dovuto, e sullo stesso calcolato l'ammontare degli interessi di prolungata rateazione ai sensi dell'art. 21 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602; la citata sezione staccata provvederà, altresì, a tutti gli adempimenti di propria competenza che si rendessero necessari.

L'efficacia del presente decreto resta comunque condizionata alla prestazione di idonea garanzia, anche fideiussoria, per la quota-parte di credito eventualmente non tutelato dagli atti esecutivi posti in essere dall'agente di riscossione sui beni strumentali ed immobiliari dell'azienda istante; tale garanzia va intestata alla sezione staccata e prestata nel termine dalla stessa fissato.

In via cautelare, il concessionario manterrà in vita, ancorché sospesi, gli eventuali atti esecutivi posti in essere sui beni strumentali ed immobiliari dell'azienda.

Il mancato pagamento di due rate consecutive produrrà per il contribuente l'automatica decadenza dal beneficio accordatogli.

L'agevolazione sarà revocata, con decreto del direttore regionale delle entrate per il Lazio, ove vengano a cessare i presupposti in base ai quali è stata concessa ovvero ove sopravvengano fondati pericoli per la riscossione.

Nel caso di decadenza o revoca del beneficio, il concessionario riprenderà la riscossione dell'intero originario carico iscritto nei ruoli; l'eventuale quota-parte di interesse al 9%, nel frattempo versata dalla società, con il ricalcolo degli interessi di cui al citato art. 21 rapportati al periodo di effettivo godimento, verrà imputata quale acconto sulle sanzioni nuovamente dovute, per effetto della decadenza ovvero della revoca, mentre la quota-parte garantita da polizza fideiussoria verrà incamerata dall'erario quale acconto del complessivo debito.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 1° ottobre 1998

Il direttore generale: ROMANO

98A10056

DECRETO 3 novembre 1998.

Accertamento del periodo di mancato funzionamento dell'ufficio del pubblico registro automobilistico di Ascoli Piceno.

IL DIRETTORE REGIONALE REGGENTE
DELLE ENTRATE PER LE MARCHE

Visto il decreto-legge 21 giugno 1961, n. 498, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 luglio 1961, n. 770, e sostituito dalla legge 25 ottobre 1985, n. 592, recante norme sulla proroga dei termini di prescrizione e decadenza per il mancato o irregolare funzionamento degli uffici finanziari, applicabile anche al pubblico registro automobilistico;

Visto il decreto del direttore generale del Dipartimento delle entrate del 28 gennaio 1998, protocollo n. 1998/11772 con il quale i direttori regionali delle entrate sono stati delegati all'adozione dei decreti di accertamento del mancato o irregolare funzionamento degli uffici del pubblico registro automobilistico;

Vista la nota con la quale la procura generale della Repubblica presso la Corte di appello di Ancona ha segnalato il mancato funzionamento dell'ufficio del pubblico registro automobilistico di Ascoli Piceno per il giorno 2 novembre 1998 per rinnovo apparecchiature ed avviamento del nuovo sistema;

Decreta:

È accertato il mancato funzionamento dell'ufficio del pubblico registro automobilistico di Ascoli Piceno per il giorno 2 novembre 1998.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Ancona, 3 novembre 1998

Il direttore regionale reggente: PIRANI

98A10100

MINISTERO DELLA DIFESA

DECRETO 8 ottobre 1998.

Aggiornamento delle paghe nette giornaliere spettanti ai graduati e militari di truppa, in servizio di leva, a decorrere dal 1° luglio 1998.

IL MINISTRO DELLA DIFESA

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DEL TESORO, DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 5 luglio 1986, n, 342, concernente aumento delle paghe nette giornaliere spettanti ai graduati ed ai militari di truppa in servizio di leva, che autorizza il Ministro della difesa, di concerto con il Ministro del tesoro, ad aggiornare annualmente, con propri decreti, le misure delle predette paghe sulla base del tasso programmato di inflazione;

Vista la legge 24 dicembre 1986, n. 958, recante «Norme sul servizio militare di leva e sulla ferma di leva prolungata», e in particolare l'art. 32, comma 5, come modificato dall'art. 39, comma 14, del decreto legislativo 12 maggio 1995, n. 196;

Visto il decreto-legge 29 giugno 1996, n, 341, convertito in legge 8 agosto 1996, n. 427, concernente «Disposizioni urgenti in materia di avanzamento degli ufficiali delle Forze armate e di polizia» e, in particolare, l'art. 4-*bis*, n. 3;

Ravvista la necessità di provvedere all'aggiornamento per l'anno 1998 delle paghe nette giornaliere spettanti a tutto il personale interessato;

Considerata la percentuale di incremento corrispondente al tasso di inflazione programmata pari all'1,8 per cento per l'anno 1998;

Decreta:

Art. 1.

Le paghe nette giornaliere previste dalla tabella 1 annessa alla legge 5 agosto 1981, n. 440, quali risultano modificate dall'art. 1, comma primo, della legge 5 luglio 1986, n. 342 e successivamente aggiornate con i decreti interministeriali 22 maggio 1987, 1° giugno 1989, 15 maggio 1990, 16 maggio 1991, 27 giugno 1992, 5 gennaio 1995, 23 agosto 1996 e 28 agosto 1997 sono fissate nelle seguenti misure, a decorrere dal: 1° luglio 1998:

soldato, comune di 2ª classe, aviere, obiettore di coscienza e vigile del fuoco ausiliare L. 5.792;

caporale, comune di 1ª classe, aviere scelto L. 6.371;

caporal maggiore, sottocapo, primo aviere L. 6.950.

Art. 2.

La spesa derivante dall'attuazione del presente decreto, valutata in L. 2.558.966.200 per l'anno 1998 e L. 5.076.210.215 per l'anno 1999, graverà sugli stanziamenti iscritti:

	Anno 1998 lire	Anno 1999 lire
a) nell'ambito della sottoindicata unità previsionale di base «spese generali di funzionamento» dello stato di previsione del Ministero della difesa:		
26.01.01.01. Personale militare:		
(Esercito) capitolo 5503 e corrispondente	1.484.404.912	2.944.607.570
(Marina) capitolo 5504 e corrispondente	151.025.360	299.588.350
(Aeronautica) capitolo 5505 e corrispondente	274.383.928	544.294.205
b) nell'ambito della sottoindicata unità previsionale di base:		
4.1.1.1. «spese generali di funzionamento» (vigili del fuoco ausiliari di leva) capitolo 3007 dello stato di previsone del Ministero dell'interno	52.992.000	105.120.000
c) nell'ambito dell'unità previsionale di base:		
8.1.2.1. «obiezione di coscienza» - capitolo 1403 dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'anno 1998, e corrispondenti proiezioni per gli anni successivi	596.160.000	1.182.600.000
	2.558.966.200	5.076.210.125

Il presente decreto sarà sottoposto al controllo ai sensi della normativa vigente.

Roma, 8 ottobre 1998

Il Ministro della difesa
ANDREATTA

p. *Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica*
PENNACCHI

Registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 1998
Registro n. 4 Difesa, foglio n. 154

98A10103

MINISTERO DELLA SANITÀ

DECRETO 7 ottobre 1998.

Integrazioni all'allegato al decreto 19 marzo 1998 recante «Riconoscimento della idoneità dei centri per la sperimentazione clinica dei medicinali».

IL MINISTRO DELLA SANITÀ

Visto il decreto del Ministro della sanità 19 marzo 1998 recante «Riconoscimento della idoneità dei centri per la sperimentazione clinica dei medicinali», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 28 maggio 1998;

Visto in particolare il punto 2.1.7 dell'allegato allo stesso decreto che prevede che l'unità deve disporre di letti per consentire il ricovero dei volontari quando lo studio lo richieda;

Visto altresì, il punto 2.2.8 dell'allegato allo stesso decreto che prevede che durante l'esecuzione dello studio deve essere sempre assicurata la presenza per 24 ore nell'unità di almeno un medico;

Ravvisata la necessità di fornire ulteriori chiarimenti al riguardo;

Decreta:

Art. 1.

Al punto 2.2.8 dell'allegato al decreto 19 marzo 1998 richiamato in premessa è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

«Nelle unità dove non sono previsti posti letto, il medico deve essere presente almeno durante i tempi di permanenza dei pazienti e deve essere comunque reperibile durante le ore in cui i pazienti non sono presenti presso l'unità stessa».

Il presente decreto entra in vigore alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*

Roma, 7 ottobre 1998

Il Ministro: BINDI

Registrato alla Corte dei conti il 12 novembre 1998
Registro n. 2 Sanità, foglio n. 102

98A10104

MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

DECRETO 19 novembre 1998.

Differimento del termine di formazione delle graduatorie valide per il 4° bando (secondo semestrale del 1998) ai sensi della legge n. 488/1992.

IL MINISTRO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

Visto il decreto-legge 22 ottobre 1992, n. 415, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1992, n. 488, in materia di disciplina dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno;

Visto il decreto ministeriale del 20 ottobre 1995, n. 527, concernente le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione delle agevolazioni in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese;

Visto il decreto ministeriale del 31 luglio 1997, n. 319, che ha modificato ed integrato il richiamato decreto ministeriale n. 527/1995 con effetto dalle domande di agevolazione presentate a decorrere dal 1997;

Visto il proprio decreto del 16 febbraio 1998 con il quale, tra l'altro, sono stati fissati i termini di presentazione delle domande per il quarto bando (secondo semestrale del 1998) della legge n. 488/1992 dal 1° al 30 giugno 1998;

Considerato che, sulla base della tempistica fissata dall'art. 6, commi 2, 3 e 3-*bis* del decreto ministeriale n. 527/1995 e successive modifiche e integrazioni, il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato forma le graduatorie delle domande istruite con esito positivo dalle Banche concessionarie per il quarto bando (secondo semestrale del 1998) entro il quinto mese successivo al termine finale di presentazione delle domande fissato con il richiamato decreto ministeriale del 16 febbraio 1998 e, quindi, entro il 30 novembre 1998;

Considerato che il CIPE, nella seduta del 19 novembre 1998, ha definito in via programmatica la destinazione delle risorse previste per le aree depresse nel periodo 1999-2001, di cui circa 3.000 miliardi di lire per la copertura delle domande presentate ai sensi della legge n. 488/1992 per l'anno 1998;

Considerato che tali risorse potranno essere impegnate solo dopo l'approvazione della legge finanziaria 1999 e previa formale delibera del CIPE e che, pertanto, si rende necessario prorogare adeguatamente il suddetto termine per la formazione delle graduatorie relative al quarto bando;

Visto il proprio decreto del 23 settembre 1998 con il quale il termine finale per la formale rinuncia all'inserimento automatico nel quarto bando della legge n. 488/1992 delle domande di agevolazioni presentate sul terzo bando e non agevolate a causa delle disponibilità finanziarie inferiori all'importo delle agevolazioni complessivamente richieste, già fissato, ai sensi dell'art. 6, comma 8 del decreto ministeriale n. 527/1995 e successive modifiche e integrazioni, al 1° ottobre 1998, è stato differito al 23 ottobre 1998;

Considerato che si rende opportuno, alla luce delle nuove risorse finanziarie destinate alla copertura delle domande presentate ai sensi della legge n. 488/1992 per l'anno 1998, concedere alle imprese interessate, con riferimento alle predette domande del terzo bando, un ulteriore lasso di tempo per esercitare la propria opzione ai sensi del richiamato art. 6, comma 8 del decreto ministeriale n. 527/1995;

Decreta:

Articolo unico

1. Il termine di formazione delle graduatorie valido per il quarto bando (secondo semestrale del 1998) della legge n. 488/1992, già fissato al 30 novembre 1998 ai sensi dell'art. 6, commi 2, 3 e 3-*bis* del decreto ministeriale n. 527/1995 e successive modifiche e integrazioni, è differito al 30 gennaio 1999.

2. Il termine finale per la formale rinuncia all'inserimento automatico nel quarto bando della legge n. 488/1992 delle domande di agevolazioni presentate sul terzo bando e non agevolate a causa delle disponibilità finanziarie inferiori all'importo delle agevolazioni complessivamente richieste, già differito al 23 ottobre 1998 con decreto ministeriale del 23 settembre 1998, è fissato al quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente decreto.

3. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 19 novembre 1998

Il Ministro: BERSANI

98A10105

MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

DECRETO 28 ottobre 1998.

Scioglimento della società cooperativa «Interlandia», in Mola di Bari.

IL DIRIGENTE
DELLA DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO
SERVIZIO POLITICHE DEL LAVORO DI BARI

Visto l'art. 2544 del codice civile, così come modificato ex art. 18 della legge 31 gennaio 1992, n. 59;

Vista la legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che ai sensi del predetto art. 2544 del codice civile, l'autorità amministrativa di vigilanza ha il potere di disporre lo scioglimento di cui trattasi;

Atteso che l'autorità amministrativa per le società cooperative ed i loro consorzi si identifica, ai sensi dell'art. 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1577 del 14 dicembre 1947, con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale;

Visto il decreto della Direzione generale della cooperazione del 6 marzo 1996;

Visto il verbale di ispezione ordinaria del 29 novembre 1997 e successivo accertamento del 12 marzo 1998 sull'attività della società cooperativa appresso indicata, da cui risulta che la medesima trovasi nelle condizioni previste dal precitato art. 2544 del codice civile;

Visto il parere del comitato centrale per le cooperative di cui all'art. 18 della legge 17 febbraio 1971, n. 127, espresso nella seduta del 23 luglio 1998;

Decreta:

La società cooperativa «Interlandia», numero posizione 6254/231960, con sede in Mola di Bari, costituita per rogito notaio Vito Padolecchia in data 10 dicembre 1987, repertorio n. 123947, registro imprese n. 22548, tribunale di Bari, è sciolta per atto dell'autorità ai sensi dell'art. 2544 del codice civile, senza nomina di commissario liquidatore.

Bari, 28 ottobre 1998

Il dirigente: BALDI

98A10085

DECRETO 28 ottobre 1998.

Scioglimento della società cooperativa «Later Casa», in Mola di Bari.

IL DIRIGENTE
DELLA DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO
SERVIZIO POLITICHE DEL LAVORO DI BARI

Visto l'art. 2544 del codice civile, così come modificato ex art. 18 della legge 31 gennaio 1992, n. 59;

Vista la legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che, ai sensi del predetto art. 2544 del codice civile, l'autorità amministrativa di vigilanza ha il potere di disporre lo scioglimento di cui trattasi;

Atteso che l'autorità amministrativa per le società cooperative ed i loro consorzi si identifica, ai sensi dell'art. 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1577 del 14 dicembre 1947, con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale;

Visto il decreto della Direzione generale della cooperazione del 6 marzo 1996;

Visto il verbale di ispezione ordinaria del 29 ottobre 1997 e successivo accertamento dell'11 marzo 1998 sull'attività della società cooperativa appresso indicata, da cui risulta che la medesima trovasi nelle condizioni previste dal precitato art. 2544 del codice civile;

Visto il parere del comitato centrale per le cooperative di cui all'art. 18 della legge 17 febbraio 1971, n. 127, espresso nella seduta del 23 luglio 1998;

Decreta:

La società cooperativa «Later Casa», numero posizione 6661/245464, con sede in Mola di Bari, costituita per rogito notaio Giovanni Colletti in data 30 dicembre 1989, repertorio n. 111531, registro imprese n. 25708, tribunale di Bari, è sciolta per atto dell'autorità ai sensi dell'art. 2544 del codice civile, senza nomina di commissario liquidatore.

Bari, 28 ottobre 1998

Il dirigente: BALDI

98A10086

DECRETO 9 novembre 1998.

Scioglimento della società cooperativa «Amantia», in Bari.

IL DIRIGENTE
DELLA DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO SERVIZIO POLITICHE DEL LAVORO DI BARI

Visto l'art. 2544 del codice civile, così come modificato ex art. 18 della legge 31 gennaio 1992, n. 59;

Vista la legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che ai sensi del predetto art. 2544 del codice civile, l'autorità amministrativa di vigilanza ha il potere di disporre lo scioglimento di cui trattasi;

Atteso che l'autorità amministrativa per le società cooperative ed i loro consorzi si identifica, ai sensi dell'art. 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1577 del 14 dicembre 1947, con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale;

Visto il decreto della Direzione generale della cooperazione del 6 marzo 1996;

Visto il verbale di ispezione ordinaria del 21 dicembre 1997 e successivo accertamento del 17 settembre 1997 sull'attività della società cooperativa appresso indicata, da cui risulta che la medesima trovasi nelle condizioni previste dal precitato art. 2544 del codice civile;

Decreta:

La società cooperativa «Amantia», con sede in Bari, numero posizione 3216/151465, costituita per rogito del notaio Michele Buquicchio in data 21 marzo 1977, repertorio n. 3447, registro imprese n. 9418, tribunale di Bari, è sciolta di diritto senza nomina di commissario liquidatore.

Bari, 9 novembre 1998

Il dirigente: BALDI

98A10087

DECRETO 9 novembre 1998.

Scioglimento della società cooperativa «L'Oasi», in Mola di Bari.

IL DIRIGENTE
DELLA DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO SERVIZIO POLITICHE DEL LAVORO DI BARI

Visto l'art. 2544 del codice civile, così come modificato ex art. 18 della legge 31 gennaio 1992, n. 59;

Vista la legge 17 luglio 1975, n. 400;

Considerato che ai sensi del predetto art. 2544 del codice civile, l'autorità amministrativa di vigilanza ha il potere di disporre lo scioglimento di cui trattasi;

Atteso che l'autorità amministrativa per le società cooperative ed i loro consorzi si identifica, ai sensi dell'art. 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1577 del 14 dicembre 1947, con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale;

Visto il decreto della Direzione generale della cooperazione del 6 marzo 1996;

Visto il verbale di ispezione ordinaria del 17 giugno 1997 e successivo accertamento dell'11 ottobre 1997 sull'attività della società cooperaiva appresso indicata, da cui risulta che la medesima trovasi nelle condizioni previste dal precitato art. 2544 del codice civile;

Decreta:

La società cooperativa «L'Oasi», con sede in Mola di Bari, numero posizione 6211/230868, costituita per rogito del notaio Vito Padolecchia in data 5 novembre 1987, repertorio n. 123752, registro imprese n. 22328, tribunale di Bari è sciolta di diritto senza nomina di commissario liquidatore.

Bari, 9 novembre 1998

Il dirigente: BALDI

98A10088

DECRETO 9 novembre 1998.

Scioglimento di alcune società cooperative.

IL DIRETTORE
DELLA DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO
DI CAMPOBASSO

Visto l'art. 2544 del codice civile;

Vista la legge 17 luglio 1975, n. 400;

Visto il decreto del direttore generale della cooperazione del 6 marzo 1966, con il quale è stata decentrata alle direzioni provinciali del lavoro l'adozione del provvedimento di scioglimento delle società cooperative, senza nomina del commissario liquidatore;

Visti i verbali delle ispezioni eseguite nei confronti delle società cooperative appresso indicate da cui risulta che le medesime trovansi nelle condizioni previste dal citato art. 2544 del codice civile;

Acquisito il parere del comitato centrale per le cooperative di cui all'art. 18 della legge 17 febbraio 1971, n. 127, datato 14 ottobre 1998;

Decreta:

Le società cooperative sottoelencate sono sciolte ai sensi dell'art. 2544 del codice civile, senza far luogo alla nomina del commissario liquidatore, in virtù dell'art. 2 della legge 17 luglio 1975, n. 400:

1) società cooperativa «Fantina», con sede in Santa Croce di Magliano (Campobasso), costituita per rogito notaio Ricciardi Riccardo, in data 15 dicembre 1970, repertorio n. 146, registro società n. 515, tribunale di Larino, B.U.S.C. n. 596/150865;

2) società cooperativa «Eco-Coop Molisana», con sede in Campobasso, costituita per rogito notaio Delli Venneri Silvestro, repertorio n. 106389, in data 25 maggio 1988, registro società n. 2229, tribunale di Campobasso, B.S.S.C. n. 1001/234839.

Il presente decreto verrà trasmesso al Ministero di grazia e giustizia - ufficio pubblicazione leggi e decreti, per la conseguente pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*

Campobasso, 9 novembre 1998

Il direttore: MARTONE

98A10089

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

POLITECNICO DI MILANO

DECRETO RETTORALE 8 settembre 1998.

Modificazioni allo statuto del Politecnico.

IL RETTORE

Visto lo statuto del Politecnico di Milano, emanato con decreto rettorale n. 120/AG del 12 maggio 1994 e successive modificazioni;

Visto il testo unico delle leggi sull'istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592, e successivi aggiornamenti;

Visto il regio decreto 30 settembre 1938, n. 1652, e successive modificazioni e integrazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382;

Vista la legge 9 maggio 1989, n. 168;

Vista la legge 19 novembre 1990, n. 341;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 245;

Visto il decreto ministeriale 22 maggio 1995 con il quale è stata ridefinita la tab. XXIX dell'ordinamento didattico universitario relativamente ai corsi di laurea afferenti alle facoltà di ingegneria;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1995 «Approvazione del piano di sviluppo dell'Università per il triennio 1994/1996»;

Visto il decreto rettorale 30 ottobre 1996 n. 266/AG con il quale sono stati riordinati i corsi di laurea afferenti alle facoltà di ingegneria attivate presso il Politecnico di Milano, in adeguamento al decreto ministeriale 22 maggio 1995;

Visto il decreto rettorale n. 195/AG del 10 giugno 1997 con il quale è stata istituita la facoltà di ingegneria di Milano-Bovisa con annessi i corsi di laurea in ingegneria aerospaziale ed ingegneria meccanica con gli indirizzi costruzioni e veicoli terrestri e i diplomi universitari in ingegneria aerospaziale ed ingegneria meccanica, in esecuzione al piano di sviluppo 1994/1996;

Viste le delibere con le quali le autorità accademiche del Politecnico di Milano hanno formulato la proposta di istituzione della facoltà di ingegneria di Milano-Bovisa ed il conseguente trasferimento dei predetti corsi di laurea e di diploma universitario dalla facoltà di ingegneria di Milano;

Vista la legge 15 maggio 1997, n. 127, e in particolare l'art. 17, comma 101 che dispone che, in attesa dell'emanazione del regolamento didattico d'ateneo, ai sensi dell'art. 11 della legge 19 novembre 1990, n. 341, rimangono in vigore le disposizioni sugli ordinamenti didat-

tici contenute nello statuto del Politecnico di Milano approvato con regio decreto 20 aprile 1939, n. 1028, con le successive modificazioni;

Visto l'atto di indirizzo del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica «Autonomia didattica - Regime transitorio» del 5 agosto 1997;

Preso atto del parere favorevole espresso dal Comitato regionale di coordinamento per la Lombardia nelle sedute del 3 e 21 ottobre 1997;

Decreta:

Lo statuto del Politecnico di Milano, approvato con regio decreto 20 aprile 1939, n. 1028, con le successive modificazioni, è ulteriormente modificato come di seguito specificato.

Art. 1.

Al titolo I, capitolo I, concernente la facoltà di ingegneria di Milano, nell'art. 15 «Durata degli studi, corsi di laurea», e precisamente alla lettera *A*) nel comma relativo al settore industriale, è depennata la laurea in ingegneria aerospaziale.

All'art. 16 «Indirizzi dei corsi di laurea», sempre nel titolo I, nel comma relativo al corso di laurea in ingegneria meccanica, sono depennati i punti 2. Costruzioni e 5. Veicoli terrestri, con la conseguente rinumerazione degli indirizzi.

L'art. 23 del titolo I, relativo alle annualità del corso di laurea in ingegneria aerospaziale è soppresso. Nell'art. 45, titolo I, concernente le annualità del corso di laurea in ingegneria meccanica, sono soppresse le annualità caratterizzanti l'indirizzo costruzioni e quelle dell'indirizzo veicoli terrestri.

Art. 2.

Al titolo I, capitolo II, relativo ai corsi di diploma universitario rilasciati dalla facoltà di ingegneria di Milano, nell'art. 50 e precisamente nel comma relativo al settore industriale, sono depennati i diplomi universitari in ingegneria aerospaziale e in ingegneria meccanica.

Conseguentemente gli articoli 57 e 69, rispettivamente, inerenti al diploma universitario in ingegneria aerospaziale e al diploma in ingegneria meccanica, sono soppressi.

Art. 3.

Dopo l'art. 112, relativo al diploma universitario in edilizia è inserito il titolo III, capitolo VII, concernente la facoltà di ingegneria di Milano-Bovisa e gli articoli relativi ai corsi di laurea e di diploma universitario, con il conseguente scorrimento di quelli successivi.

TITOLO III

FACOLTÀ DI INGEGNERIA DI MILANO-BOVISA

Capitolo VII

Art. 113 - *Durata degli studi, corsi di laurea.*

1. La facoltà di ingegneria di Milano-Bovisa conferisce le seguenti lauree:

nel settore industriale:

in ingegneria aerospaziale;

in ingegneria meccanica - indirizzi: costruzioni, veicoli industriali.

Tutti i corsi di laurea hanno durata quinquennale.

Il consiglio di facoltà all'atto della predisposizione del manifesto annuale degli studi definisce, su proposta dei competenti consigli di corso di laurea, gli insegnamenti da attivare compresi nei raggruppamenti corrispondenti alle annualità indicate, per ciascuna area disciplinare negli articoli 121 e 122.

2. I titoli di ammissione ai corsi di laurea in ingegneria sono stabiliti dalle vigenti disposizione di legge.

Art. 114 - *Indirizzi dei corsi di laurea.*

1. Allo scopo di permettere l'approfondimento in particolari campi sia di competenze di tipo metodologico, sia di tecniche progettuali, realizzative e di gestione, i corsi di laurea di cui all'art. 113 possono essere articolati negli indirizzi sottoindicati oltre che in orientamenti definiti annualmente dalla facoltà nel manifesto degli studi su proposta dei competenti consigli di corso di laurea.

Indirizzi del corso di laurea in:

ingegneria meccanica:

1) costruzioni;

2) veicoli terrestri.

2. Dell'indirizzo eventualmente seguito viene fatta menzione sul certificato di laurea.

3. Al compimento degli studi viene conseguito il titolo di «Dottore in ingegneria» con la specificazione del corso di laurea seguito.

Art. 115 - *Annualità, articolazione dei* curricula.

1. Ciascun anno di corso può essere articolato in due periodi di esclusiva attività didattica (semestri) della durata di almeno tredici settimane didattiche ciascuno, separati dai periodi di valutazione finale degli studenti. Preferibilmente nel corso dell'ultimo anno, con apposite convenzioni o nel quadro dei programmi europei di mobilità studentesca e di cooperazione università-imprese, la facoltà favorirà l'effettuazione di stages e di periodi di studio anche nell'ambito della Comunità

europea, sia presso laboratori di ricerca universitari od extrauniversitari, sia presso imprese ed industrie qualificate. Le modalità di riconoscimento del periodo di studio effettuato all'estero, presso le Università con le quali siano state stipulate convenzioni di scambio degli allievi dei corsi di laurea, ai fini del completamento degli studi per il conseguimento della laurea saranno stabilite nel regolamento didattico di facoltà.

2. L'attività didattica assistita di ciascun corso di laurea comprende almeno 3000 ore (lezioni, esercitazioni teoriche e pratiche, laboratori, seminari, progetti ed elaborati, visite tecniche, prove parziali di valutazione, tirocinio, ecc.).

3. L'attività didattico formativa è organizzata sulla base di insegnamenti costituiti da corsi ufficiali monodisciplinari (di durata intera, comprendente non meno di 80 ore di attività didattica assistita, o di durata ridotta, 40-60 ore annue) o di corsi ufficiali integrati, costituiti come corsi di insegnamento monodisciplinare, ma le lezioni sono svolte in moduli coordinati di almeno 20 ore ciascuno da due o al più tre, docenti che faranno tutti parte della commissione di esame.

4. Qualora l'ampiezza della materia lo richieda, taluni corsi possono essere costituiti da più annualità distinte, con la stessa denominazione, poste in successione nel tempo e specificate mediante l'aggiunta dell'indicazione I annualità, II annualità, ecc., all'atto della definizione del manifesto annuale degli studi.

5. Nell'ambito della sperimentazione didattica e allo scopo di utilizzare esperienze e professionalità esterne, potranno essere eventualmente utilizzati anche altri moduli didattici (quali corsi intensivi brevi, seminari, laboratori); l'equivalente in frazione di annualità di ciascuno di tali moduli didattici sarà stabilito di volta in volta dalla facoltà, all'atto della definizione del manifesto annuale degli studi.

6. Le modalità di svolgimento dei corsi di insegnamento dovranno favorire la partecipazione attiva dello studente; particolare enfasi sarà dedicata alle connesse attività di laboratorio e progettuali, in modo da raggiungere, compatibilmente con le risorse disponibili, classi di insegnamento limitate e, di norma, non superiori a 100 studenti.

7. Le attività didattiche non puramente teoriche, facenti parte dei singoli insegnamenti, oltre che quelle di tirocinio, potranno essere svolte anche presso qualificati enti pubblici e privati.

8. L'attività di tirocinio, opportunamente documentata e sottoposta a corrispondente esame, potrà essere ritenuta equivalente fino al massimo di una delle annualità previste per il conseguimento della laurea.

Art. 116 - *Iscrizioni anni di corso, esame di laurea.*

1. Per l'iscrizione agli anni successivi al primo, lo studente dovrà aver ottenuto l'attestazione di frequenza e superato i relativi esami per un totale di annualità, scelte tra quelle indicate all'uopo nel manifesto annuale degli studi, pari a:

2 annualità per l'iscrizione al secondo anno;

6 annualità per l'iscrizione al terzo anno;

11 annualità per l'iscrizione al quarto; anno

17 annualità per l'iscrizione al quinto anno.

2. In caso di non ottenimento del previsto numero minimo di attestazioni di frequenza lo studente dovrà iscriversi come ripetente; nel caso di ottenimento delle richieste attestazioni di frequenza, ma di non superamento del previsto numero minimo di esami, lo studente dovrà iscriversi come fuori corso.

3. Per essere ammesso a sostenere l'esame di laurea lo studente deve aver seguito insegnamenti scelti nel rispetto di quanto stabilito ai successivi articoli 121 e 122 e superato i relativi esami per il numero di annualità proposto da ciascun corso di laurea ed approvato dal consiglio di facoltà. Il numero minimo di annualità non potrà essere inferiore a 29.

4. Sino alla concorrenza massima di due annualità gli insegnamenti e gli esami relativi potranno essere sostituiti dai moduli didattici di cui al quinto comma del precedente art. 115 secondo quanto previsto nel manifesto annuale degli studi, e dalle relative prove di accertamento.

5. Entro il primo triennio di studi lo studente deve inoltre dimostrare la conoscenza pratica e la comprensione di almeno una lingua straniera.

6. L'esame di laurea consiste in prove intese ad accertare l'organica preparazione di base del candidato e le sue cognizioni scientifiche e tecniche nel corso di laurea prescelto anche attraverso elaborati ed un eventuale tesi di laurea.

Art. 117 - *Manifesto annuale degli studi, piano annuale degli studi.*

1. Il consiglio di facoltà all'atto della predisposizione del manifesto annuale degli studi definisce, su proposta dei competenti consigli di corso di laurea, le denominazioni degli insegnamenti da attivare, sia per quanto riguarda le annualità obbligatorie di cui agli articoli 121 e 122, sia per quelle di orientamento, sia infine per quelle a scelta, necessarie per raggiungere il valore minimo di annualità che consente l'accesso all'esame di laurea, secondo quanto stabilito all'art. 116. Le denominazioni degli insegnamenti saranno assunte tra quelle indicate, nei settori scientifico-disciplinari di cui all'art. 14 della legge n. 341/1990.

2. Il manifesto annuale degli studi definirà inoltre:

le eventuali precedenze da rispettare nel sostenere gli esami (propedeuticità);

l'elenco degli insegnamenti la cui frequenza e relativo esame condizionano il passaggio agli anni di corso successivi al primo;

le modalità di accertamento della conoscenza pratica e della comprensione di una lingua straniera;

eventuali norme per l'inserimento degli insegnamenti di orientamento a scelta;

la durata (annualità o semi-annualità), nonché le discipline afferenti ad annualità integrate e le relative frazioni temporali, e l'eventuale utilizzo degli altri moduli didattici di cui all'art. 115;

le modalità dell'esame di laurea.

3) L'identità di denominazione fra insegnamenti non comporta necessariamente identità di programmi, di svolgimento, di docente.

Art. 118 - *Norme transitorie.*

Nel regolamento di facoltà verranno definite le norme, relative agli studenti già iscritti ad anni di corso successivi al primo, per la conclusione degli studi.

Art. 119 - *Esami di profitto.*

Gli esami di profitto possono avere forma orale o scritta o mista ed essere integrati da prove grafiche e di laboratorio; possono comprendere la discussione di elaborati, progetti ed esperienze svolti dal candidato sotto la direzione ed il controllo degli insegnanti.

Art. 120 - *Esame di laurea.*

Per essere ammesso all'esame di laurea lo studente dovrà aver superato tutti gli insegnamenti obbligatori prescritti nello statuto per il corso di laurea prescelto e quelli da lui scelti secondo le norme indicate nello statuto stesso. Lo studente deve presentare all'esame tesi, progetti o altri elaborati attinenti alle materie del corso di laurea cui è iscritto, svolti sotto il controllo degli insegnanti di tali materie, con le modalità stabilite dal consiglio di facoltà.

Art. 121 - *Annualità del corso di laurea in ingegneria aerospaziale.*

Per il conseguimento della laurea in ingegneria aerospaziale, tra le annualità previste nel rispetto del precedente art. 116, devono essere comprese le seguenti, indicate per settore scientifico-disciplinare o per insiemi di settori scientifico-disciplinari con le limitazioni indicate.

Almeno le 9 annualità della seguente tabella caratterizzante tutti i corsi di laurea in ingegneria:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
A02A-A01C	Analisi matematica - Geometria	
A03X-A04A	Fisica matematica - Analisi numerica	
A01A-A01B	Logica matematica - Algebra	
A02B-S01A	Probabilità e statistica matematica - Statistica	4
B01A	Fisica generale	1
B01A-B03X	Fisica generale - Struttura della materia	1
K05A	Sistemi di elaborazione delle informazioni	1
C06X	Chimica	1
H15X-I27X	Estimo - Ingegneria economico-gestionale	
P01A	Economia politica	1

Almeno 6 delle 7 annualità della seguente tabella caratterizzante il settore industriale:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
H07A	Scienza delle costruzioni	
H07B	Tecnica delle costruzioni	1
I07X	Meccanica applicata alle macchine	
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	1
I05A-I05B	Fisica tecnica industriale - Fisica tecnica ambientale	
I15B	Principi di ingegneria chimica	1
I17X	Elettrotecnica	
I18X	Convertitori, macchine e azionamenti elettrici	1
I04A	Propulsione aerospaziale	
I04B-I04C	Macchine a fluido - Sistemi e tecnologie energetici	1
I10X	Tecnologie e sistemi di lavorazione	
I14A	Scienza e tecnologia dei materiali	
I14B	Materiali macromolecolari	1
K01X	Elettronica	
K04X	Automatica	1

Almeno 5 delle 6 annualità della seguente tabella caratterizzante la laurea in ingegneria aerospaziale:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
I03X	Fluidodinamica	2
I02A	Meccanica del volo	1
102B	Costruzioni e strutture aerospaziali	1
102C-K04X	Impianti e sistemi aerospaziali - Automatica	1
108A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	
109X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	1

Art. 122 - *Annualità del corso di laurea in ingegneria meccanica.*

Per il conseguimento della laurea in ingegneria meccanica, tra le annualità previste nel rispetto del precedente art. 116, devono essere comprese le seguenti, indicate per settore scientifico-disciplinare o per insiemi di settori scientifico-disciplinari con le limitazioni indicate.

Almeno 9 annualità della seguente tabella caratterizzante tutti i corsi di laurea in ingegneria:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
A02A-A01C	Analisi matematica - Geometria	
A03X-A04A	Fisica matematica - Analisi numerica	
A01A-A01B	Logica matematica - Algebra	
A02B-S01A	Probabilità e statistica matematica - Statistica	4
B01A	Fisica generale	1
B01A-B03X	Fisica generale - Struttura della materia	1
K05A	Sistemi di elaborazione delle informazioni	1
C06X	Chimica	1
H15X-I27X	Estimo - Ingegneria economico-gestionale	
P01A	Economia politica	1

Almeno 6 delle 7 annualità della seguente tabella caratterizzante il settore industriale:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
H07A	Scienza delle costruzioni	
H07B	Tecnica delle costruzioni	1
I07X	Meccanica applicata alle macchine	
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	1
I05A-I05B	Fisica tecnica industriale - Fisica tecnica ambientale	
I15B	Principi di ingegneria chimica	1
I17X	Elettrotecnica	
I18X	Convertitori, macchine e azionamenti elettrici	1
104A	Propulsione aerospaziale	
I04B-I04C	Macchine a fluido - Sistemi e tecnologie energetici	1
I10X	Tecnologie e sistemi di lavorazione	
I14A	Scienza e tecnologia dei materiali	
I14B	Materiali macromolecolari	1
K01X	Elettronica	
K04X	Automatica	1

Almeno 5 delle 6 annualità della seguente tabella caratterizzante la laurea in ingegneria meccanica:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
I08A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	1
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	1
H01A	Idraulica	
I03X	Fluidodinamica	1
I10X	Tecnologie e sistemi di lavorazione	1
I11X	Impianti industriali meccanici	1
I04B	Macchine a fluido	
I06X	Misure meccaniche e termiche	
I07X	Meccanica applicata alle macchine	1

Per l'indirizzo costruzioni sono inoltre obbligatorie almeno le seguenti 3 annualità aggiuntive:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
I08A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	2
I04B	Macchine a fluido	
I04C	Sistemi e tecnologie energetici	
I07X	Meccanica applicata alle macchine	
I08A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	
I08B	Meccanica sperimentale	
I08C	Costruzione di veicoli terrestri	
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	
K04X	Automatica	1

Per l'indirizzo veicoli terrestri sono inoltre obbligatorie almeno le seguenti 3 annualità aggiuntive:

Codifica	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Annualità
I08C	Costruzione di veicoli terrestri	
I07X	Meccanica applicata alle macchine	2
H04X	Trasporti	
I04B	Macchine a fluido	
I07X	Meccanica applicata alle macchine	
I08A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	
I08C	Costruzione di veicoli terrestri	
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	
I11X	Impianti industriali meccanici	
I18X	Convertitori, macchine e azionamenti elettrici	1

Capitolo VIII

Art. 123 - *Corsi di diploma universitari in ingegneria di Milano-Bovisa.*

1. La facoltà di ingegneria di Milano-Bovisa conferisce i seguenti diplomi universitari (diploma universitario), di cui all'art. 2 della legge 19 novembre 1990, n. 341:

settore industriale:

ingegneria aerospaziale;

ingegneria meccanica.

2. L'iscrizione ai corsi di diploma è regolata dalle norme vigenti in materia di accesso agli studi universitari.

3. Il numero degli iscritti è stabilito annualmente dal senato accademico, sentito il consiglio di facoltà, in base alle strutture e alle risorse disponibili, alle prevedibili esigenze del mercato del lavoro e secondo i criteri generali fissati dal Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, ai sensi dell'art. 9, comma 4, della legge n. 341/1990.

4. Le modalità delle eventuali prove per l'ammissione al primo anno di corso sono stabilite dal consiglio di facoltà.

Art. 124 - *Finalità dei corsi di diploma.*

1. Allo scopo di permettere l'approfondimento in particolari campi di competenze sia di tipo metodologico, sia di tecniche progettuali, realizzative e di gestione, i corsi di diploma universitario di cui all'art. 123 possono essere articolati in orientamenti definiti dalla facoltà, su proposta dei competenti consigli di corso di diploma universitario se esistenti, all'atto della emanazione del regolamento didattico dei diplomi universitari. Gli orientamenti saranno caratterizzati da moduli didattici, in numero non inferiore a 3, scelti dalla facoltà, in accordo con l'obiettivo indicato, in fase di formulazione del proprio regolamento.

2. Al compimento degli studi viene conseguito il titolo di «Diplomato in ingegneria» con la specificazione del corso di diploma seguito.

3. Obiettivo generale di ciascun corso di diploma è quello di formare tecnici con preparazione di livello universitario, qualificati anche per svolgere attività di supporto alla ricerca e per recepire e gestire l'innovazione adeguandosi all'evoluzione scientifica e tecnologica. Si richiede pertanto una buona formazione di base, rivolta, però, più agli aspetti applicativi che a quelli teorico-astratti; una preparazione ingegneristica a largo spettro, anche se orientata a un settore specifico; una formazione professionalizzante che addestri all'utilizzo delle conoscenze di base e ingegneristiche per la soluzione di problemi applicativi.

Art. 125 - *Ordinamento didattico dei corsi di diploma universitario.*

1. La durata degli studi dei corsi di diploma universitario in ingegneria è fissata in tre anni.

2. Ciascuno dei tre anni di corso potrà essere articolato in periodi didattici più brevi, specificandoli nel regolamento della facoltà.

3. L'ordinamento didattico è formulato con riferimento al modulo didattico (moduli didattici) che comprende un'attività didattica complessiva (lezioni, esercitazioni, laboratori, etc.) di almeno 50 ore. Ciascun insegnamento potrà essere costituito da un singolo modulo o dall'integrazione di diversi moduli o frazioni di moduli.

4. Complessivamente (sui tre anni di corso) l'attività didattica comprende almeno 2.100 ore, di cui almeno 500 di attività pratiche di laboratorio o di tirocinio.

5. Gli insegnamenti che saranno annualmente inseriti nel manifesto, nel rispetto dei moduli didattici elencati nelle tabelle relative ai singoli diplomi universitari in ingegneria articoli 130 e 131, dovranno assicurare nel loro insieme non meno di 1.500 ore di attività formative (lezioni ed esercitazioni). Le restanti ore necessarie per raggiungere il globale di 2.100, saranno assicurate dallo svolgimento di attività di laboratorio, tirocinio, conferenze. La facoltà, nel proprio regolamento didattico, potrà prevedere di affidare l'attività didattica relativa ai laboratori ed alla organizzazione dei tirocini e delle conferenze ed alla relativa attività di tutoring a professori di ruolo o a ricercatori confermati o a professori a contratto.

6. L'attività di laboratorio potrà anche essere associata ai diversi corsi di insegnamento. L'attività di laboratorio e di tirocinio potrà essere svolta all'interno o all'esterno dell'Università, anche in relazione ad un elaborato finale, presso qualificati enti pubblici e privati, italiani e stranieri.

7. L'attività di tirocinio, opportunamente documentata e sottoposta a corrispondente valutazione, potrà essere ritenuta dal consiglio della competente struttura didattica, equivalente, al massimo, a due moduli didattici.

8. Nel corso dell'ultimo anno, con apposite convenzioni o nel quadro dei programmi europei di mobilità studentesca e di cooperazione università-imprese, i consigli dei corsi di diploma competenti potranno prevedere l'effettuazione di stages e di periodi di studio anche nell'ambito della Comunità europea, sia presso laboratori di ricerca universitari o extrauniversitari, sia presso imprese e industrie qualificate. Le modalità di riconoscimento del periodo di studio effettuato all'estero, presso le università con le quali siano state stipulate convenzioni di scambio degli allievi dei corsi di diploma, ai fini del completamento degli studi per il conseguimento del diploma saranno stabilite nel regolamento didattico di facoltà.

9. La copertura dei moduli didattici attivati è attribuita dal consiglio di facoltà a professori di ruolo dello stesso settore scientifico-disciplinare o di settore affine, ai sensi dell'art. 9, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 382/1980, ovvero, per affidamento, a professori di ruolo o a ricercatori confermati, sempre del medesimo settore scientifico-disciplinare o di settore affine.

10. Al fine di facilitare il ricorso a qualificate esperienze e professionalità esterne potranno essere affidati moduli didattici, con le modalità previste nello statuto del Politecnico, a professori a contratto.

11. Per realizzare un'efficace attività didattica, con adeguata assistenza agli studenti, la singola classe di insegnamento avrà un numero di studenti iscritti, come regolari, non superiore, di norma, alle cento unità.

12. Gli esami di accertamento possono avere forma orale o scritta o mista ed essere integrati da prove grafiche e di laboratorio; possono comprendere la discussione di elaborati, progetti ed esperienze svolti dal candidato sotto la direzione degli insegnanti.

13. La facoltà nello stabilire le prove di valutazione degli studenti farà ricorso a criteri che prevedano l'obbligatorietà del sostenere la valutazione, la globalità e continuità dell'accertamento, nonché l'accorpamento delle prove di valutazione in modo da limitare il numero degli esami tradizionali ad un numero sensibilmente inferiore a quello dei moduli didattici.

Art. 126 - *Esame di diploma.*

1. Per essere ammesso a sostenere l'esame di diploma lo studente deve aver seguito insegnamenti scelti nel rispetto di quanto previsto nel piano degli studi e superato i relativi esami per il numero di moduli didattici proposto da ciascun corso di diploma universitario ed approvato dal consiglio di facoltà. Il numero minimo di moduli didattici non potrà essere inferiore a 30.

2. L'esame finale di diploma consiste in una discussione orale avente lo scopo di accertare la preparazione di base e professionale del candidato; in esso potrà essere discusso un elaborato scritto.

Art. 127 - *Regolamento didattico dei diplomi universitari.*

1. Il consiglio di facoltà determina con apposito regolamento:

a) l'articolazione dei corsi di diploma universitario in accordo con quanto previsto dall'art. 11, comma 2 della legge n. 341/1990;

b) il piano degli studi, nel rispetto dei vincoli del numero di ore complessive di didattica e di area disciplinare di appartenenza dei moduli didattici;

c) i vincoli, quanto ad insegnamenti positivamente superati, perché uno studente possa iscriversi ad un anno di corso successivo.

2. Il consiglio di facoltà definisce, sulla base dei regolamenti didattici di Ateneo e di facoltà vigenti, e su proposta del competente consiglio di corso di diploma la denominazione degli insegnamenti da attivare sia per quanto riguarda i moduli didattici obbligatori di cui agli articoli 130 e 131, sia per quelli di orientamento, sia infine per quelli a scelta, necessari per raggiungere il numero minimo di moduli didattici che consente l'accesso all'esame di diploma, secondo quanto stabilito all'art. 126.

3. Le denominazioni degli insegnamenti sono, di norma, quelle indicate nei settori scientifico-disciplinari di cui all'art. 14 della legge n. 341/1990.

4. Nei casi in cui l'insegnamento sia specifico del diploma universitario, nel senso di differire dall'insegnamento omonimo utilizzato nel corso di laurea, occorre aggiungere alla sua denominazione la sigla diploma universitario

5. L'identità di denominazione di insegnamenti comuni a più corsi di diploma non comporta necessariamente identità di programma, di svolgimento, di docente.

6. La facoltà potrà inoltre prevedere che lo studente dimostri la conoscenza pratica e la comprensione di almeno una lingua straniera; le modalità dell'accertamento saranno definite dalla facoltà stessa.

Art. 128 - *Corsi di laurea e di diploma universitario affini.*

1. Ai fini del proseguimento degli studi i corsi di diploma universitario di cui all'art. 123 sono dichiarati mutuamente affini ed affini ai corsi di laurea in ingegneria:

1) ingegneria aerospaziale;

2) ingegneria meccanica.

2. Il criterio generale nel riconoscimento degli insegnamenti seguiti con esito positivo nel corso di diploma universitario, è quello della loro validità culturale (propedeutica o professionale) nell'ottica della formazione richiesta per il conseguimento della laurea. Conseguentemente la facoltà potrà riconoscere tutti o parte degli insegnamenti seguiti con esito positivo nel corso di diploma universitario, indicando le singole corrispondenze anche parziali con gli insegnamenti del corso di laurea; la facoltà indicherà, inoltre, sia gli insegnamenti integrativi atti a completare la formazione necessaria per inserirsi nel corso di laurea, sia gli insegnamenti specifici del corso di laurea necessari per conseguire la laurea stessa. Gli insegnamenti integrativi non sono necessariamente propedeutici agli insegnamenti specifici.

3. Il consiglio di facoltà indicherà, inoltre, l'anno del corso di laurea cui lo studente si potrà iscrivere; tale anno di corso non potrà in ogni caso essere superiore al terzo.

4. Nei trasferimenti degli studenti tra diversi corsi di diploma universitario o da un corso di laurea ad un corso di diploma universitario, sempre della facoltà di ingegneria, il consiglio di facoltà riconoscerà gli insegnamenti sempre col criterio della loro utilità al fine della formazione necessaria per il conseguimento del nuovo titolo e l'anno di corso cui lo studente potrà iscriversi. Particolare attenzione sarà rivolta dalla facoltà sia agli studenti iscritti come fuori corso ad un corso di laurea che a coloro che avessero interrotto gli studi di un corso di laurea in ingegneria, nel caso che volessero completare gli studi nell'ambito dei corsi di diploma.

5. I corsi di diploma universitario in ingegneria di cui all'art. 123 e quelli di laurea in ingegneria aventi identica denominazione, sono considerati strettamente affini.

6. La facoltà nel riconoscere gli studi nel corso di diploma universitario per un proseguimento nel corso di laurea strettamente affine, riconoscerà gli studi completati, in modo che per conseguire il diploma di laurea gli insegnamenti aggiuntivi, a livello di annualità, comprendenti sia i corsi di insegnamento integrativi sia gli insegnamenti propri del corso di laurea, non siano in numero maggiore di norma, rispettivamente di quattro e di quattordici. La facoltà dovrà, quindi, formulare i piani degli studi tenendo presente questi vincoli per il proseguimento degli studi.

Art. 129 - *Norme transitorie.*

Nel regolamento di facoltà verranno definite le norme, relative agli studenti già iscritti ad anni di corso successivi al primo, per la conclusione degli studi.

Art. 130 - *Moduli didattici del corso di diploma universitario in ingegneria aerospaziale.*

Per il conseguimento del diploma universitario in ingegneria aerospaziale tra i moduli didattici previsti nel rispetto del precedente art. 125 devono essere obbligatoriamente compresi i seguenti, indicati per settore scientifico-disciplinare o per insiemi di settori scientifico-disciplinari.

Codifica del settore	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Numero dei moduli	Contenuto dei moduli
A02A-A01C	Analisi matematica - Geometria		
A03X-A04A	Fisica matematica - Analisi numerica		
A01A-A01B	Logica matematica - Algebra	4	Matematica
A02B-S01A	Probabilità e statistica matematica - Statistica		
B01A	Fisica generale	1	Fisica
B01A-B03X	Fisica generale - Struttura della materia	1	Fisica
C06X	Chimica	1	Chimica
K05A	Sistemi di elaborazione delle informazioni	1	Informatica di base
H15X	Estimo	1	
I27X	Ingegneria economico-gestionale	1	Econ. e gestione
P01A	Economia politica		
H07A	Scienza delle costruzioni		
I08A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	1	Mecc. dei solidi
I07X	Meccanica applicata alle macchine		
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	1	
I05A	Fisica tecnica industriale		Termodinamica e trasmissione del calore
I03X	Fluidodinamica	1	
I15B	Principi di ingegneria chimica		
I17X	Elettrotecnica	1	Principi e appl.
I04C	Sistemi e tecnologie energetici	1	Sistemi energetici
I10X	Tecnologie e sistemi di lavorazione		
I13X	Metallurgia		Materiali e relative tecnologie
I14A	Scienza e tecnologia dei materiali	1	
I18X	Convertitori, macchine e azionamenti elettrici		
I19X	Sistemi elettrici per l'energia		
I03X	Fluidodinamica	2	
I02A	Meccanica del volo	1	
I02B	Costruzioni e strutture aerospaziali	2	
I02C	Impianti e sistemi aerospaziali	1	
I04A	Propulsione aerospaziale	2	
K01X	Elettronica		
K04X	Automatica	1	
	Totale	24	

Art. 131 - *Moduli didattici del corso di diploma universitario in ingegneria meccanica.*

Per il conseguimento del diploma universitario in ingegneria meccanica tra i moduli didattici previsti nel rispetto del precedente art. 125 devono essere obbligatoriamente compresi i seguenti, indicati per settore scientifico-disciplinare o per insiemi di settori scientifico-disciplinari.

Codifica del settore	Denominazione del settore scientifico-disciplinare	Numero dei moduli	Contenuto dei moduli
A02A-A0lC	Analisi matematica - Geometria		
A03X-A04A	Fisica matematica - Analisi numerica		
A01A-A01B	Logica matematica - Algebra	4	Matematica
A02B-S0lA	Probabilità e statistica matematica - Statistica		
B01A	Fisica generale	1	Fisica
B01A-B03X	Fisica generale - Struttura della materia	1	Fisica
C06X	Chimica	1	Chimica
K05A	Sistemi di elaborazione delle informazioni	1	Informatica di base
I27X	Ingegneria economico-gestionale	1	Econ. e gestione
P01A	Economia politica		
H07A	Scienza delle costruzioni		
I08A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	1	Mecc. dei solidi
I07X	Meccanica applicata alle macchine		
I09X	Disegno e metodi dell'ingegneria industriale	1	
I05A	Fisica tecnica industriale		
I03X	Fluidodinamica	1	Termodinamica e trasmissione del calore
I15B	Principi di ingegneria chimica		
I17X	Elettrotecnica	1	Principi e appl.
I04C	Sistemi e tecnologie energetici	1	Sistemi energetici
I10X	Tecnologie e sistemi di lavorazione		
I13X	Metallurgia		
I14A	Scienza e tecnologia dei materiali	1	Materiali e relative tecnologie
I18X	Convertitori, macchine e azionamenti elettrici		
I19X	Sistemi elettrici per l'energia		
H01A	Idraulica		
I03X	Fluidodinamica	1	Meccanica dei fluidi
I05A	Fisica tecnica industriale	1	
I04B	Macchine a fluido	1	
I07X	Meccanica applicata alle macchine		
I08A	Progettazione meccanica e costruzione di macchine	1	
I10X	Tecnologie e sistemi di lavorazione	1	
I11X	Impianti industriali meccanici	1	
I17X	Elettrotecnica		
I18X	Convertitori, macchine e azionamenti elettrici	1	Azionamenti elettrici
	Totale	23	

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Milano, 8 settembre 1998

Il rettore: DE MAIO

98A10018

CIRCOLARI

MINISTERO DELLA SANITÀ

CIRCOLARE 12 novembre 1998, n. **100/359.13/10632.**

Art. 4, comma 6, e art. 6, comma 2, dell'accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con le farmacie pubbliche e private, reso esecutivo con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 371.

Agli assessori alla sanità delle regioni e province autonome

e, per copia:

Ai commissari di Governo presso le regioni e province autonome

Alla Federazione degli Ordini dei farmacisti italiani

Alla Federazione nazionale degli Ordini dei medici chirurghi e degli odontoiatri

Alla Federfarma

Alla Assofarm

Alla Farmindustria

Sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 251 del 27 ottobre 1998 è stato pubblicato il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 371, che rende esecutivo l'accordo collettivo nazionale per la disciplina dei rapporti con le farmacie pubbliche e private, ai sensi dell'art. 8, comma 2, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, e successive modificazioni ed integrazioni.

L'accordo, che introduce significative innovazioni nel rapporto tra le farmacie ed il Servizio sanitario nazionale, contiene alcune disposizioni la cui portata normativa deve essere correttamente individuata mediante uno sforzo interpretativo che trascende la semplice esegesi del testo della convenzione. Si fa riferimento, più precisamente, alla norma contenuta nell'art. 4, comma 6 — che considera «regolarizzabile» anche la ricetta che risulti mancante del timbro e della firma del medico — e a quella contenuta nell'art. 6 comma 2 — secondo cui il farmacista sprovvisto del medicinale prescritto dal medico può consegnare all'assistito un altro farmaco di uguale composizione e forma farmaceutica e di pari indicazione terapeutica, purché di prezzo uguale o inferiore.

Al riguardo, è appena il caso di ricordare che l'accordo di cui trattasi va letto alla luce del quadro normativo vigente, che reca una disciplina di fonte primaria di gran parte della materia concernente la prescrizione di farmaci.

Non vi è dubbio, pertanto, che in caso di conflitto tra la norma pattizia, resa esecutiva dal richiamato regolamento, ed una norma imperativa di legge, quest'ultima debba senz'altro prevalere.

I limiti all'applicabilità delle norme vanno considerati anche con riferimento alla sfera di competenza del medico, rispetto al quale l'accordo rimane *res inter alios acta*.

Per le ragioni predette, il disposto dell'art. 4, comma 6, non potrà spiegare i suoi effetti nei casi in cui la legge espressamente prescriva l'obbligo per il medico di apporre timbro e firma sulla ricetta a pena di invalidità della stessa. Pertanto, non si potranno considerare regolarizzabili le ricette non ripetibili di cui all'art. 5, comma 1, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 539, per l'esplicita previsione, concernente l'obbligo di apposizione di data e firma da parte del medico, contenuta nel comma 5 dello stesso articolo. Rimangono ferme, al riguardo, anche le misure sanzionatorie previste dal successivo comma 6.

Nelle altre ipotesi, è evidente che la successiva regolarizzazione della ricetta non è di per sé idonea a ledere la sfera del medico, dato che la mancanza di elementi formali è sicuramente addebitabile, nella maggioranza dei casi, a dimenticanza. Lo stesso medico, del resto, nel procedere alla regolarizzazione ha la possibilità di verificare se a suo tempo aveva effettivamente prescritto il farmaco.

Per quanto attiene, invece, al disposto dell'art. 6, comma 2, dell'accordo, si fa presente che esso estende una facoltà che la precedente convenzione concedeva solo in un caso del tutto eccezionale — riportato all'art. 6, comma 3, del nuovo accordo — qualora, cioè, l'erogazione del farmaco rivestisse carattere d'urgenza per la tutela della salute del cliente. Non vi è dubbio che l'operatività della nuova norma rimanga, comunque, confinata ad ipotesi straordinarie e che essa sia da ritenersi valida ai soli fini del riconoscimento del diritto al rimborso della prescrizione stessa da parte del Servizio sanitario nazionale, ferma restando la possibilità che, in relazione alle singole fattispecie, ove il comportamento del farmacista costituisca violazione di norme di rilevanza penale o deontologica, il comportamento stesso venga valutato dalle autorità competenti ad irrogare le eventuali sanzioni.

Infatti, la indisponibilità del farmaco da parte della farmacia, ove non sia da riferirsi a cause estranee alla gestione, quali la irreperibilità del farmaco nel normale ciclo di distribuzione, o la indisponibilità da parte dei distributori intermedi della zona, deve essere temporanea e casuale, atteso che la reiterata sostituzione di un medesimo farmaco dovrebbe indurre l'azienda unità sanitaria locale a promuovere le opportune verifiche, al fine di accertare l'esistenza di eventuali attività sanzionabili ai sensi dell'art. 171 del R.D. 27 luglio 1934, n. 1265.

Infine, dalla natura pattizia della norma in esame discende che essa non è automaticamente applicabile ai clienti, i quali devono essere informati dal farmacista della indisponibilità del farmaco prescritto e della possibilità di ottenerne un altro in sostituzione, ma rimangono liberi di accettare o declinare l'offerta (permanendo in vigore il disposto dell'art. 38, comma 2°, del R.D. 30 settembre 1938, n. 1706). È del tutto evidente, infine, che il farmacista non potrà proporre la sostituzione del farmaco quando il medico abbia espressamente indicato nella ricetta la non sostituibilità dello stesso, in considerazione del fatto che la normativa vigente individua nel medico il responsabile della prescrizione.

Il Ministro: BINDI

98A10106

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

MINISTERO DELLA SANITÀ

Avviso concernente le rettifiche del comunicato recante: «Autorizzazione all'immissione in commercio della specialità medicinale per uso veterinario "CANIGEN CEPPI/L"».

Nella parte del comunicato citato in epigrafe riguardante il decreto n. 62 del 15 maggio 1998, concernente il prodotto per uso veterinario «CANIGEN CEPPI/L», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - serie generale - n. 146 del 25 giugno 1998, alla pag. 73, prima colonna, laddove è scritto:

«Confezioni autorizzate e numeri di A.I.C.:

scatola da 1 dose con siringa, A.I.C. n. 102469018;

scatola da 10 dosi con siringa, A.I.C. n. 102469020;

scatola da 100 dosi con siringa, A.I.C. n. 102469032;

scatola da 30 dosi con siringa, A.I.C. n. 102469044;

scatola da 50 dosi con siringa, A.I.C. n. 102469057»,

leggasi:

«Confezioni autorizzate e numeri di A.I.C.:

scatola da 1 dose con siringa, A.I.C. n. 102469018;

scatola da 10 dosi, A.I.C. n. 102469020;

scatola da 100 dosi, A.I.C. n. 102469032;

scatola da 30 dosi, A.I.C. n. 102469044;

scatola da 50 dosi, A.I.C. n. 102469057».

98A10108

Avviso concernente la rettifica del comunicato recante: «Autorizzazione all'immissione in commercio della specialità medicinale per uso veterinario "CLINDACYN"».

Nella parte del comunicato citato in epigrafe riguardante il decreto n. 86 del 25 giugno 1998, concernente il prodotto per uso veterinario «CLINDACYN», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - serie generale - n. 163 del 15 luglio 1998, alla pagina 55, seconda colonna, laddove è scritto: «astuccio contenente 30 compresse da 150 mg cadauna in blister, A.I.C. n. 102391024», leggasi: «astuccio contenente 30 compresse da 75 mg cadauna in blister, A.I.C. n. 102391024».

98A10109

Avviso concernente le rettifiche del comunicato recante: «Modificazioni all'autorizzazione all'immissione in commercio delle specialità medicinali per uso veterinario "CANDIOLATTE", "CANDIOLIPOCAIC" e "CANDIOSINTOX"».

Nella parte del comunicato citato in epigrafe riguardante il decreto n. 116 del 18 agosto 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - serie generale - n. 203 del 1° settembre 1998, concernente i prodotti per uso veterinario «CANDIOLATTE», «CANDIOLIPOCAIC» e «CANDIOSINTOX», alla pag. 46, prima colonna, laddove è scritto:

«Produttore:

le specialità medicinali suddette saranno prodotte, controllate e confezionate anche presso lo stabilimento della ditta Iema S.r.l., sita in Cervo Maggiore (Milano), via Kennedy, 12/14.»,

leggasi:

«Produttore:

le specialità medicinali suddette saranno prodotte, controllate e confezionate anche presso lo stabilimento della ditta Iema S.r.l. sita in Cerro Maggiore (Milano), via Kennedy, 12/14.»,

laddove è scritto:

«"CANDIOSINTOX"

astuccio contenente 12 fiale da 5 ml, A.I.C. n. 101130019;

astuccio contenente 12 fiale da 20 ml, A.I.C. n. 101130021.»,

leggasi:

«"CANDIOSINTOX"

astuccio contenente 12 fiale da 5 ml, A.I.C. n. 101130019;

astuccio contenente 10 fiale da 20 ml, A.I.C. n. 101130021.».

98A10110

Avviso concernente la rettifica del comunicato recante: «Autorizzazione all'immissione in commercio della specialità medicinale per uso veterinario "BIVATOP 200"».

Nella parte del comunicato citato in epigrafe riguardante il decreto n. 892 del 14 luglio 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - serie generale - n. 173 del 27 luglio 1998, concernente il prodotto per uso veterinario «BIVATOP 200» alla pagina 67, seconda colonna, laddove è scritto:

«Confezioni autorizzate e numeri di A.I.C.:

flacone da 100 ml, A.I.C. n. 102232018;

flacone da 250 ml, A.I.C. n. 102232020;

flacone da 500 ml, A.I.C. n. 102232032.»,

leggasi:

«Confezioni autorizzate e numeri di A.I.C.:

flacone da 100 ml A.I.C. n. 102332018

flacone da 250 ml A.I.C. n. 102332020

flacone da 500 ml A.I.C. n. 102332032.».

98A10111

MINISTERO DEL TESORO, DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Cambi di riferimento rilevati a titolo indicativo

Cambi giornalieri di riferimento rilevati a titolo indicativo dalla Banca d'Italia ai sensi della legge 12 agosto 1993, n. 312, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 195 del 20 agosto 1993, adottabili, fra l'altro, dalle amministrazioni statali per le anticipazioni al Portafoglio dello Stato, ai sensi dell'art. 1 della legge 3 marzo 1951, n. 193.

Cambi del giorno 20 novembre 1998

Valuta	Cambio
Dollaro USA	1670,76
ECU	1945,60
Marco tedesco	990,08
Franco francese	295,27
Lira sterlina	2772,96
Fiorino olandese	878,10
Franco belga	47,997
Peseta spagnola	11,644
Corona danese	260,42
Lira irlandese	2461,03
Dracma greca	5,902
Escudo portoghese	9,653
Dollaro canadese	1081,47
Yen giapponese	13,861
Franco svizzero	1202,42
Scellino austriaco	140,72
Corona norvegese	223,62
Corona svedese	207,16
Marco finlandese	325,58
Dollaro australiano	1075,13

98A10156

Smarrimento di ricevuta di debito pubblico

2ª Pubblicazione Elenco n. 5

È stato denunziato lo smarrimento delle sottoindicate ricevute relative a titoli di debito pubblico presentati per operazioni:

numero ordinale portato dalla ricevuta: 76 Mod. 241 D.P. - Data: 26 febbraio 1996. — Ufficio che rilasciò la ricevuta: direzione provinciale del Tesoro di Milano. — Intestazione: Rinciari Giancarlo, nato a Milano l'8 settembre 1963. — Titoli del debito pubblico: nominativi 1. — Capitale L. 1.000.000.

A termini dell'art. 230 del regolamento 19 febbraio 1911, n. 298, si notifica a chiunque possa avervi interesse, che trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni, saranno consegnati a chi di ragione i nuovi titoli provenienti dalla eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della relativa ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

98A9904

BANCA D'ITALIA

147° aggiornamento del 16 novembre 1998 alla circolare n. 4 del 29 marzo 1988. Gestione dei fondi pensione e istituzione di fondi pensione aperti da parte di banche.

L'art. 10 del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia disciplina l'oggetto sociale bancario, prevedendo che le banche possono svolgere, oltre all'attività bancaria, ogni altra attività finanziaria, secondo la disciplina propria di ciascuna; sono comunque fatte salve le riserve di attività previste dalla legge.

Tra le attività finanziarie esercitabili è ora espressamente ricompresa la possibilità di gestire, mediante apposite convenzioni, le risorse dei fondi pensione, nel rispetto della disciplina dettata dal decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124, e dalla relativa normativa di attuazione.

Il medesimo decreto riserva infatti tale attività ai soggetti indicati nell'art. 6, comma 1: tra questi vi sono le banche autorizzate all'esercizio della gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi.

L'art. 6, comma 4, del decreto legislativo n. 124/1993, attribuisce alla Banca d'Italia il compito di determinare i requisiti patrimoniali minimi, differenziati per tipologia di prestazione offerta, per le banche che intendono stipulare le convenzioni per la gestione delle risorse dei fondi pensione.

Inoltre, l'art. 9 del decreto medesimo prevede la possibilità per le banche che presentano i requisiti richiesti di istituire forme pensionistiche complementari mediante la costituzione di fondi pensione aperti.

Le allegate istruzioni di vigilanza (capitolo LXV, di nuova istituzione) definiscono, per gli aspetti di competenza della Banca d'Italia, i requisiti e gli adempimenti procedurali che le banche devono rispettare per gestire i fondi pensione e istituire i fondi pensione aperti. Esse fanno seguito alle disposizioni emanate in materia dalla Banca d'Italia con nota dell'agosto 1997; il paragrafo 3 della predetta nota resta in vigore.

Le presenti disposizioni saranno pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

ALLEGATO

GESTIONE DEI FONDI PENSIONE E ISTITUZIONE DI FONDI PENSIONE APERTI DA PARTE DI BANCHE (1)

Sezione I

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Premessa.

L'art. 10 del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia disciplina l'oggetto sociale bancario, prevedendo che le banche possono svolgere, oltre all'attività bancaria, ogni altra attività finanziaria, secondo la disciplina propria di ciascuna; sono comunque fatte salve le riserve di attività previste dalla legge.

Tra le attività finanziarie esercitabili è espressamente ricompresa la possibilità di gestire, mediante apposite convenzioni, le risorse dei fondi pensione, nel rispetto della disciplina dettata dal decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124, e dalla relativa normativa di attuazione.

Il decreto legislativo n. 124/1993 riserva infatti tale attività ai soggetti indicati nell'art. 6, comma 1: tra questi vi sono le banche autorizzate all'esercizio della gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi.

L'art. 6, comma 4, del decreto legislativo n. 124/1993, attribuisce alla Banca d'Italia il compito di determinare i requisiti patrimoniali minimi, differenziati per tipologia di prestazione offerta, per le banche che intendono stipulare le convenzioni per la gestione delle risorse dei fondi pensione.

L'attività di gestione delle risorse dei fondi pensione è considerata attività ammessa al mutuo riconoscimento.

Inoltre, l'art. 9 del decreto medesimo prevede la possibilità per le banche che presentano i requisiti sopra esposti di istituire forme pensionistiche complementari mediante la costituzione di fondi pensione aperti.

Le presenti istruzioni definiscono, per gli aspetti di competenza della Banca d'Italia, i requisiti e gli adempimenti procedurali che le banche devono rispettare per gestire i fondi pensione e istituire i fondi pensione aperti.

2. Fonti normative.

La materia è regolata dalle seguenti disposizioni del decreto legislativo n. 1 settembre 1993, n. 385 (testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di seguito denominato T.U.):

— art. 10, comma 3, che stabilisce che le banche esercitano, oltre all'attività bancaria, ogni altra attività finanziaria, secondo la disciplina propria di ciascuna;

— art. 51, che dispone che le banche inviino alla Banca d'Italia, con le modalità e nei termini da essa stabiliti, le segnalazioni periodiche nonché ogni altro dato e documento richiesti;

ed inoltre, dai seguenti articoli del decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124, e successive modificazioni e integrazioni:

— art. 6, comma 4, che prevede che con deliberazione delle rispettive autorità di vigilanza sui soggetti gestori, che conservano tutti i poteri di controllo su di essi, sono determinati i requisiti patrimoniali minimi, differenziati per tipologia di prestazione offerta, richiesti ai soggetti indicati dal comma 1 del medesimo articolo, ai fini della stipula delle convenzioni per la gestione delle risorse dei fondi pensione;

— art. 9, che prevede la possibilità, per i soggetti con i quali è consentita la stipulazione di convenzioni ai sensi dell'art. 6, comma 1, del decreto medesimo, di istituire forme pensionistiche complementari mediante la costituzione di fondi pensione aperti.

Si rammentano inoltre le seguenti disposizioni rilevanti in materia:

— decreto del Ministro del tesoro del 21 novembre 1996, n. 703, con il quale è stato adottato il regolamento recante norme sui criteri e sui limiti di investimento delle risorse dei fondi pensione e sulle regole in materia di conflitto di interessi (2);

— decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale del 14 gennaio 1997, n. 211, con il quale è stato adottato il regolamento recante norme sui requisiti formali costitutivi, sugli elementi essenziali statutari, sui requisiti di onorabilità e professionalità dei componenti degli organi e sulle procedure per l'autorizzazione all'esercizio dei fondi pensione gestori di forme di previdenza complementare (3);

— regolamento della Commissione di Vigilanza sui Fondi Pensione del 27 gennaio 1998, recante norme sulle procedure per l'autorizzazione all'esercizio dell'attività dei fondi pensione e termini per l'iscrizione all'albo.

3. Definizioni.

Ai fini della presente disciplina si definiscono:

— «banche autorizzate in Italia», le banche italiane e le succursali in Italia di banche extracomunitarie;

— «banche comunitarie», le banche aventi sede legale e amministrazione centrale in un medesimo Stato dell'Unione Europea diverso dall'Italia;

— «fondi pensione», le forme pensionistiche complementari disciplinate dal decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124, e successive modificazioni e integrazioni;

— «patrimonio», il patrimonio di vigilanza, come definito nel capitolo XII delle Istruzioni di vigilanza;

— «patrimonio libero», il patrimonio eccedente il requisito patrimoniale minimo complessivo, quest'ultimo costituito dalla somma dei requisiti patrimoniali previsti a fronte dei rischi di credito, dei rischi di mercato e dagli altri requisiti.

4. Destinatari della disciplina.

Le presenti disposizioni si applicano alle banche autorizzate in Italia e alle banche comunitarie.

Sezione II

GESTIONE DEI FONDI PENSIONE E ISTITUZIONE DI FONDI PENSIONE APERTI DA PARTE DI BANCHE

1. Gestione delle risorse dei fondi pensione.

1.1. Requisiti.

Possono svolgere l'attività di gestione delle risorse dei fondi pensione le banche:

— autorizzate alla gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi (4);

— dotate di un patrimonio minimo pari a lire 50 miliardi (5).

Nel caso di gestioni con garanzia di restituzione del capitale, le banche autorizzate in Italia devono disporre di un patrimonio libero, a livello individuale e consolidato, pari almeno all'ammontare delle risorse necessarie a far fronte all'impegno assunto.

1.2. Compiti della Banca d'Italia.

La Banca d'Italia verifica il possesso dei requisiti indicati nel precedente paragrafo 1.1.

Inoltre, la Banca d'Italia, nell'esercizio dei propri poteri di vigilanza, verifica che le banche autorizzate in Italia siano in possesso di assetti organizzativi adeguati, in grado di assicurare nel tempo un corretto svolgimento dell'attività di gestione delle risorse dei fondi pensione. In tale ambito, assume particolare rilievo la presenza di controlli interni efficienti ed efficaci, e un sistema informativo affidabile.

Nel caso di gestioni con garanzia di restituzione del capitale, la Banca d'Italia valuta la capacità delle banche di misurare con esattezza e controllare costantemente il rischio implicito nelle garanzie rilasciate. Le banche definiscono e sottopongono all'approvazione del consiglio di amministrazione i criteri e le procedure per la determinazione dell'impegno assunto, tenendo almeno conto:

— della congruenza tra le caratteristiche degli investimenti del fondo e gli impegni assunti nei confronti degli aderenti;

— dei rischi connessi agli investimenti in titoli;

— dei rischi connessi allo smobilizzo delle attività per far fronte a richieste di prestazioni anticipate degli aderenti.

1.3. Adempimenti procedurali.

Le banche autorizzate in Italia interessate ad assumere l'incarico di gestione delle risorse di fondi pensione inviano alla Banca d'Italia apposita comunicazione (6), previa deliberazione dei competenti organi aziendali, che ricomprenda almeno:

— la bozza di convenzione che la banca intende stipulare con il fondo pensione;

— una relazione illustrativa sulla struttura organizzativa e sui sistemi di controllo interno adottati ovvero sulle modifiche che si intendono apportare ai medesimi e i relativi tempi di attuazione;

— nel caso di gestione accompagnata dalla garanzia di restituzione del capitale, la delibera del consiglio di amministrazione che approva i criteri e le procedure per la determinazione degli impegni che verranno assunti nei confronti del fondo pensione.

La comunicazione va effettuata almeno 30 giorni prima della stipula della convenzione.

Le banche comunitarie inviano esclusivamente la bozza di convenzione che intendono stipulare con il fondo pensione. Tale comunicazione va inviata nell'ambito della procedura prevista per il primo insediamento in Italia ovvero per la modifica delle informazioni comunicate (cfr. cap. LV, Sez. II, paragrafi 1 e 2 delle Istruzioni di vigilanza).

2. Istituzione ed esercizio dell'attività dei fondi pensione aperti.

2.1. Requisiti.

Possono istituire forme pensionistiche complementari mediante la costituzione di fondi pensione aperti, ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo n. 124/1993, e della relativa normativa di attuazione, le banche che:

— siano autorizzate alla gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi (4);

— abbiano un patrimonio minimo pari a lire 50 miliardi (5).

Nel caso in cui, nell'ambito dell'attività svolta dal fondo, sia ricompresa anche la gestione con garanzia di restituzione del capitale, le banche autorizzate in Italia devono disporre di un patrimonio libero, a livello individuale e consolidato, pari almeno all'ammontare delle risorse necessarie a far fronte all'impegno assunto.

Per le banche autorizzate in Italia, la possibilità di costituire fondi pensione aperti deve, inoltre, essere prevista nello statuto.

Le banche comunitarie, per poter istituire in Italia fondi pensione aperti, devono altresì richiedere alla Banca d'Italia l'autorizzazione all'esercizio di una attività diversa da quella ammessa al mutuo riconoscimento (cfr. cap. LV, Sez. II, par. 3, delle Istruzioni di vigilanza).

2.2. Compiti della Banca d'Italia.

Ai sensi dell'art. 9, comma 3, del decreto legislativo n. 124/1993, l'autorizzazione, o il diniego, alla costituzione e all'esercizio dell'attività dei fondi pensione aperti da parte di una banca è rilasciata dalla Commissione di vigilanza sui fondi pensione d'intesa con la Banca d'Italia.

Nel rilasciare l'intesa, la Banca d'Italia verifica il possesso dei requisiti indicati nel precedente paragrafo 2.1 e valuta la complessiva situazione tecnica e organizzativa delle banche. In particolare, la Banca d'Italia verifica che le banche siano in possesso di assetti organizzativi adeguati, in grado di assicurare nel tempo un corretto esercizio dell'attività dei fondi pensione aperti. Particolare rilievo assume, in tale ambito, la presenza di controlli interni efficienti ed efficaci, e un sistema informativo affidabile.

Nel caso in cui, nell'ambito dell'attività svolta dal fondo, sia ricompresa anche la gestione con garanzia di restituzione del capitale, la Banca d'Italia valuta la capacità delle banche di misurare con esattezza e controllare costantemente il rischio implicito nelle garanzie rilasciate. Le banche definiscono e sottopongono all'approvazione del consiglio di amministrazione i criteri e le procedure per la determinazione dell'impegno assunto, tenendo almeno conto:

— della congruenza tra le caratteristiche degli investimenti del fondo e gli impegni assunti nei confronti degli aderenti;

— dei rischi connessi agli investimenti in titoli;

— dei rischi connessi allo smobilizzo delle attività per far fronte a richieste di prestazioni anticipate degli aderenti.

2.3. Adempimenti procedurali.

Le banche interessate a istituire fondi pensione aperti inviano alla Banca d'Italia apposita comunicazione, contestualmente alla richiesta di autorizzazione inoltrata alla Commissione di vigilanza sui fondi pensione. La comunicazione (6), previa deliberazione dei competenti organi aziendali, deve ricompredere almeno:

— copia del regolamento del fondo pensione aperto;

— una relazione illustrativa sulla struttura organizzativa e sui sistemi di controllo interno adottati ovvero sulle modifiche che si intendono apportare ai medesimi, e i relativi tempi di attuazione;

— nel caso in cui, nell'ambito dell'attività svolta dal fondo, sia ricompresa la gestione accompagnata dalla garanzia di restituzione del capitale, la delibera del consiglio di amministrazione che approva i criteri e le procedure per la determinazione degli impegni che verranno assunti.

Le banche comunitarie inviano la comunicazione nell'ambito della richiesta di autorizzazione per l'esercizio in Italia di attività diversa da quelle ammesse al mutuo riconoscimento (cfr. cap. LV, Sez. II, par. 3, delle Istruzioni di vigilanza).

Qualora lo statuto non preveda la possibilità di costituire fondi pensione aperti, le banche autorizzate in Italia inviano, oltre alla comunicazione, il progetto di modificazione dello statuto. Tale informativa assolve agli obblighi previsti nel cap. VII, Sez. II, par. 2 (informativa preventiva) delle Istruzioni di vigilanza.

---

(1) Capitolo pubblicato in *Gazzetta Ufficiale.*

(2) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 44 del 22 febbraio 1997.

(3) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 160 dell'11 luglio febbraio 1997.

(4) Per le banche comunitarie si richiede che esse svolgano in Italia l'attività di gestione di patrimoni in regime di mutuo riconoscimento.

(5) Per le banche comunitarie si fa riferimento al patrimonio della casa madre.

(6) Nel caso di banca appartenente a un gruppo bancario, la comunicazione va effettuata tramite la capogruppo.

98A10107

RETTIFICHE

AVVERTENZA. — L'**avviso di rettifica** dà notizia dell'avvenuta correzione di errori materiali contenuti nell'originale o nella copia del provvedimento inviato per la pubblicazione alla *Gazzetta Ufficiale.* L'**errata-corrige** rimedia, invece, ad errori verificatisi nella stampa del provvedimento sulla *Gazzetta Ufficiale.* I relativi comunicati sono pubblicati ai sensi dell'art. 8 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, e degli articoli 14, 15 e 18 del decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 1986, n. 217.

ERRATA-CORRIGE

Comunicato relativo alla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 5 agosto 1998 recante: «Approvazione dei criteri di riparto e della relativa ripartizione tra le regioni del Fondo nazionale per la montagna per l'anno 1998. (Deliberazione n. 91/98)». (Deliberazione pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* - serie generale - n. 228 del 30 settembre 1998).

Nella deliberazione citata in epigrafe, relativamente alle premesse riportate nella seconda colonna alla pag. 57 della sopra indicata *Gazzetta Ufficiale*, al primo periodo, dove è scritto: «... sentita la Conferenza per i rapporti ...», leggasi: «... sentita la Conferenza *permanente* per i rapporti ...»; nell'ultimo periodo, dove è scritto: «*Vista* la relazione del Ministro del tesoro, ...», leggasi: «*Udita* la relazione del Ministro del tesoro, ...».

98A10112

Comunicato relativo al decreto rettorale dell'Università di Pavia 2 dicembre 1997 concernente: «Modificazioni allo statuto dell'Università». (Decreto rettorale pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - serie generale - n. 84 del 10 aprile 1998)

Nel decreto rettorale citato in epigrafe, sono da apportarsi le seguenti correzioni in corrispondenza delle sottoelencate pagine:

a pag. 55, seconda colonna, art. 125, comma 3, quattordicesimo rigo, dove è scritto: «M11A Psicologia dello sviluppo dell'educazione;», leggasi: «M11A Psicologia dello sviluppo *e* dell'educazione;»;

a pag. 56, prima colonna, art. 126, al dodicesimo rigo del testo del paragrafo «A) Triennio - Indirizzo di psicologia dello sviluppo e dell'educazione.», dove è scritto: «Psicologia dinamica e M11E Psicologia clinica, una annualità.», leggasi: «*M11D* Psicologia dinamica e M11E Psicologia clinica, una annualità.»;

a pag. 56, prima colonna, al primo rigo del testo del paragrafo «B) Triennio - Indirizzo di psicologia generale e sperimentale.», dove è scritto: «Aree disciplinari nel triennio di questo indirizzo:», leggasi: «Aree disciplinari *presenti* nel triennio di questo indirizzo:»;

a pag. 56, seconda colonna, nel titolo del paragrafo C), dove è scritto: «C) Triennio - Indirizzo di psicologia *generale* e delle organizzazioni.», leggasi: «C) Triennio - Indirizzo di psicologia *del lavoro* e delle organizzazioni.»;

a pag. 56, seconda colonna, al trentesimo rigo del testo del suindicato paragrafo C), dove è scritto: «*P02B* Economia aziendale;», leggasi: «*P02A* Economia aziendale;»;

a pag. 57, prima colonna, al quattordicesimo rigo del testo del paragrafo «D) Triennio - Indirizzo di psicologia clinica e di comunità.», dove è scritto: «*F11B* Neuropsichiatria infantile;», leggasi: «*F19B* Neuropsichiatria infantile;»;

a pag. 57, prima colonna, al diciassettesimo rigo del testo del suddetto paragrafo D), dove è scritto: «M10B *Psicologia* e psicologia fisiologica;», leggasi: «M10B *Psicobiologia* e psicologia fisiologica;»;

a pag. 57, seconda colonna, all'ultimo comma dell'art. 126, dove è scritto: «Nel quadro delle vigenti norme sull'autonomia universitaria, i *componenti* organi accademici ...», leggasi: «Nel quadro delle vigenti norme sull'autonomia universitaria, i *competenti* organi accademici ...»;

inoltre ovunque nel testo è scritto: «M10C Metodologia e *tecnica* della ricerca psicologica ...», leggasi: «M10C Metodologia e *tecniche* della ricerca psicologica ...».

98A10113

DOMENICO CORTESANI, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*
ALFONSO ANDRIANI, *vice redattore*

Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO

LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE

ABRUZZO

CHIETI
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI - DE LUCA
Via A. Herio, 21
L'AQUILA
LIBRERIA LA LUNA
Viale Persichetti, 9/A
PESCARA
LIBRERIA COSTANTINI DIDATTICA
Corso V. Emanuele, 146
LIBRERIA DELL'UNIVERSITÀ
Via Galilei (ang. via Gramsci)
SULMONA
LIBRERIA UFFICIO IN
Circonv. Occidentale, 10
TERAMO
LIBRERIA DE LUCA
Via Riccitelli, 6

BASILICATA

MATERA
LIBRERIA MONTEMURRO
Via delle Beccherie, 69
POTENZA
LIBRERIA PAGGI ROSA
Via Pretoria

CALABRIA

CATANZARO
LIBRERIA NISTICÒ
Via A. Daniele, 27
COSENZA
LIBRERIA DOMUS
Via Monte Santo, 70/A
PALMI
LIBRERIA IL TEMPERINO
Via Roma, 31
REGGIO CALABRIA
LIBRERIA L'UFFICIO
Via B. Buozzi, 23/A/B/C
VIBO VALENTIA
LIBRERIA AZZURRA
Corso V. Emanuele III

CAMPANIA

ANGRI
CARTOLIBRERIA AMATO
Via dei Goti, 11
AVELLINO
LIBRERIA GUIDA 3
Via Vasto, 15
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Matteotti, 30-32
CARTOLIBRERIA CESA
Via G. Nappi, 47
BENEVENTO
LIBRERIA LA GIUDIZIARIA
Via F. Paga, 11
LIBRERIA MASONE
Viale Rettori, 71
CASERTA
LIBRERIA GUIDA 3
Via Caduti sul Lavoro, 29-33
CASTELLAMMARE DI STABIA
LINEA SCUOLA
Via Raiola, 69/D
CAVA DEI TIRRENI
LIBRERIA RONDINELLA
Corso Umberto I, 253
ISCHIA PORTO
LIBRERIA GUIDA 3
Via Sogliuzzo
NAPOLI
LIBRERIA LEGISLATIVA MAJOLO
Via Caravita, 30
LIBRERIA GUIDA 1
Via Portalba, 20-23
LIBRERIA L'ATENEO
Viale Augusto, 168-170
LIBRERIA GUIDA 2
Via Merliani, 118
LIBRERIA TRAMA
Piazza Cavour, 75
LIBRERIA I.B.S.
Salita del Casale, 18
NOCERA INFERIORE
LIBRERIA LEGISLATIVA CRISCUOLO
Via Fava, 51;
POLLA
CARTOLIBRERIA GM
Via Crispi
SALERNO
LIBRERIA GUIDA
Corso Garibaldi, 142

EMILIA-ROMAGNA

BOLOGNA
LIBRERIA GIURIDICA CERUTI
Piazza Tribunali, 5/F
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Castiglione, 1/C
GIURIDICA EDINFORM
Via delle Scuole, 38
CARPI
LIBRERIA BULGARELLI
Corso S. Cabassi, 15
CESENA
LIBRERIA BETTINI
Via Vescovado, 5
FERRARA
LIBRERIA PASELLO
Via Canonica, 16-18
FORLÌ
LIBRERIA CAPPELLI
Via Lazzaretto, 51
LIBRERIA MODERNA
Corso A. Diaz, 12
MODENA
LIBRERIA GOLIARDICA
Via Berengario, 60
PARMA
LIBRERIA PIROLA PARMA
Via Farini, 34/D
PIACENZA
NUOVA TIPOGRAFIA DEL MAINO
Via Quattro Novembre, 160
REGGIO EMILIA
LIBRERIA MODERNA
Via Farini, 1/M
RIMINI
LIBRERIA DEL PROFESSIONISTA
Via XXII Giugno, 3

FRIULI-VENEZIA GIULIA

GORIZIA
CARTOLIBRERIA ANTONINI
Via Mazzini, 16
PORDENONE
LIBRERIA MINERVA
Piazzale XX Settembre, 22/A
TRIESTE
LIBRERIA TERGESTE
Piazza Borsa, 15 (gall. Tergesteo)
LIBRERIA EDIZIONI LINT
Via Romagna, 30
UDINE
LIBRERIA BENEDETTI
Via Mercatovecchio, 13
LIBRERIA TARANTOLA
Via Vittorio Veneto, 20

LAZIO

FROSINONE
LIBRERIA EDICOLA CARINCI
Piazza Madonna della Neve, s.n.c.
LATINA
LIBRERIA GIURIDICA LA FORENSE
Viale dello Statuto, 28-30
RIETI
LIBRERIA LA CENTRALE
Piazza V. Emanuele, 8
ROMA
LIBRERIA ECONOMICO GIURIDICA
Via S. Maria Maggiore, 121
LIBRERIA DE MIRANDA
Viale G. Cesare, 51/E-F-G
LIBRERIA L'UNIVERSITARIA
Viale Ippocrate, 99
LIBRERIA IL TRITONE
Via Tritone, 61/A
LIBRERIA MEDICHINI
Via Marcantonio Colonna, 68-70
LA CONTABILE
Via Tuscolana, 1027
SORA
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Abruzzo, 4
TIVOLI
LIBRERIA MANNELLI
Viale Mannelli, 10
VITERBO
LIBRERIA ''AR''
Palazzo Uffici Finanziari - Loc. Pietrare
LIBRERIA DE SANTIS
Via Venezia Giulia, 5

LIGURIA

CHIAVARI
CARTOLERIA GIORGINI
Piazza N.S. dell'Orto, 37-38
GENOVA
LIBRERIA GIURIDICA BALDARO
Via XII Ottobre, 172/R
IMPERIA
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI - DI VIALE
Viale Matteotti, 43/A-45

LOMBARDIA

BERGAMO
LIBRERIA LORENZELLI
Via G. D'Alzano, 5
BRESCIA
LIBRERIA QUERINIANA
Via Trieste, 13
BRESSO
LIBRERIA CORRIDONI
Via Corridoni, 11
BUSTO ARSIZIO
CARTOLIBRERIA CENTRALE BORAGNO
Via Milano, 4
COMO
LIBRERIA GIURIDICA BERNASCONI
Via Mentana, 15
CREMONA
LIBRERIA DEL CONVEGNO
Corso Campi, 72
GALLARATE
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Pulicelli, 1 (ang. p. risorgimento)
LIBRERIA TOP OFFICE
Via Torino, 8
LECCO
LIBRERIA PIROLA - DI LAZZARINI
Corso Mart. Liberazione, 100/A
LIPOMO
EDITRICE CESARE NANI
Via Statale Briantea, 79
LODI
LA LIBRERIA S.a.s.
Via Defendente, 32
MANTOVA
LIBRERIA ADAMO DI PELLEGRINI
Corso Umberto I, 32
MILANO
LIBRERIA CONCESSIONARIA
IPZS-CALABRESE
Galleria V. Emanuele II, 13-15
MONZA
LIBRERIA DELL'ARENGARIO
Via Mapelli, 4
PAVIA
LIBRERIA GALASSIA
Corso Mazzini, 28
SONDRIO
LIBRERIA MAC
Via Caimi, 14
VARESE
LIBRERIA PIROLA - DI MITRANO
Via Albuzzi, 8

Segue: **LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE**

MARCHE

ANCONA
LIBRERIA FOGOLA
Piazza Cavour, 4-5-6
ASCOLI PICENO
LIBRERIA PROSPERI
Largo Crivelli, 8
MACERATA
LIBRERIA UNIVERSITARIA
Via Don Minzoni, 6
PESARO
LIBRERIA PROFESSIONALE MARCHIGIANA
Via Mameli, 34
S. BENEDETTO DEL TRONTO
LA BIBLIOFILA
Via Ugo Bassi, 38

MOLISE

CAMPOBASSO
LIBRERIA GIURIDICA DI.E.M.
Via Capriglione, 42-44
CENTRO LIBRARIO MOLISANO
Viale Manzoni, 81-83

PIEMONTE

ALBA
CASA EDITRICE I.C.A.P.
Via Vittorio Emanuele, 19
ALESSANDRIA
LIBRERIA INTERNAZIONALE BERTOLOTTI
Corso Roma, 122
BIELLA
LIBRERIA GIOVANNACCI
Via Italia, 14
CUNEO
CASA EDITRICE ICAP
Piazza dei Galimberti, 10
NOVARA
EDIZIONI PIROLA E MODULISTICA
Via Costa, 32
TORINO
CARTIERE MILIANI FABRIANO
Via Cavour, 17
VERBANIA
LIBRERIA MARGAROLI
Corso Mameli, 55 - Intra
VERCELLI
CARTOLIBRERIA COPPO
Via Galileo Ferraris, 70

PUGLIA

ALTAMURA
LIBRERIA JOLLY CART
Corso V. Emanuele, 16
BARI
CARTOLIBRERIA QUINTILIANO
Via Arcidiacono Giovanni, 9
LIBRERIA PALOMAR
Via P. Amedeo, 176/B
LIBRERIA LATERZA GIUSEPPE & FIGLI
Via Sparano, 134
LIBRERIA FRATELLI LATERZA
Via Crisanzio, 16
BRINDISI
LIBRERIA PIAZZO
Corso Garibaldi, 38/A
CERIGNOLA
LIBRERIA VASCIAVEO
Via Gubbio, 14
FOGGIA
LIBRERIA PATIERNO
Via Dante, 21
LECCE
LIBRERIA LECCE SPAZIO VIVO
Via Palmieri, 30
MANFREDONIA
LIBRERIA IL PAPIRO
Corso Manfredi, 126
MOLFETTA
LIBRERIA IL GHIGNO
Via Campanella, 24
TARANTO
LIBRERIA FUMAROLA
Corso Italia, 229

SARDEGNA

CAGLIARI
LIBRERIA F.LLI DESSÌ
Corso V. Emanuele, 30-32
ORISTANO
LIBRERIA CANU
Corso Umberto I, 19
SASSARI
LIBRERIA MESSAGGERIE SARDE
Piazza Castello, 11
LIBRERIA AKA
Via Roma, 42

SICILIA

ACIREALE
LIBRERIA S.G.C. ESSEGICI S.a.s.
Via Caronda, 8-10
CARTOLIBRERIA BONANNO
Via Vittorio Emanuele, 194
AGRIGENTO
TUTTO SHOPPING
Via Panoramica dei Templi, 17
CALTANISSETTA
LIBRERIA SCIASCIA
Corso Umberto I, 111
CASTELVETRANO
CARTOLIBRERIA MAROTTA & CALIA
Via Q. Sella, 106-108
CATANIA
LIBRERIA LA PAGLIA
Via Etnea, 393
LIBRERIA ESSEGICI
Via F. Riso, 56
LIBRERIA RIOLO FRANCESCA
Via Vittorio Emanuele, 137
GIARRE
LIBRERIA LA SENORITA
Corso Italia, 132-134
MESSINA
LIBRERIA PIROLA MESSINA
Corso Cavour, 55
PALERMO
LIBRERIA S.F. FLACCOVIO
Via Ruggero Settimo, 37
LIBRERIA FORENSE
Via Maqueda, 185
LIBRERIA S.F. FLACCOVIO
Piazza V. E. Orlando, 15-19
LIBRERIA MERCURIO LI.CA.M.
Piazza S. G. Bosco, 3
LIBRERIA DARIO FLACCOVIO
Viale Ausonia, 70
LIBRERIA CICALA INGUAGGIATO
Via Villaermosa, 28
LIBRERIA SCHOOL SERVICE
Via Galletti, 225
S. GIOVANNI LA PUNTA
LIBRERIA DI LORENZO
Via Roma, 259
SIRACUSA
LA LIBRERIA DI VALVO E SPADA
Piazza Euripide, 22
TRAPANI
LIBRERIA LO BUE
Via Cascio Cortese, 8
LIBRERIA GIURIDICA DI SAFINA
Corso Italia, 81

TOSCANA

AREZZO
LIBRERIA PELLEGRINI
Via Cavour, 42
FIRENZE
LIBRERIA PIROLA «già Etruria»
Via Cavour, 46/R
LIBRERIA MARZOCCO
Via de' Martelli, 22/R
LIBRERIA ALFANI
Via Alfani, 84-86/R
GROSSETO
NUOVA LIBRERIA
Via Mille, 6/A
LIVORNO
LIBRERIA AMEDEO NUOVA
Corso Amedeo, 23-27
LIBRERIA IL PENTAFOGLIO
Via Fiorenza, 4/B
LUCCA
LIBRERIA BARONI ADRI
Via S. Paolino, 45-47
LIBRERIA SESTANTE
Via Montanara, 37
MASSA
LIBRERIA IL MAGGIOLINO
Via Europa, 19
PISA
LIBRERIA VALLERINI
Via dei Mille, 13
PISTOIA
LIBRERIA UNIVERSITARIA TURELLI
Via Macallè, 37
PRATO
LIBRERIA GORI
Via Ricasoli, 25
SIENA
LIBRERIA TICCI
Via delle Terme, 5-7
VIAREGGIO
LIBRERIA IL MAGGIOLINO
Via Puccini, 38

TRENTINO-ALTO ADIGE

TRENTO
LIBRERIA DISERTORI
Via Diaz, 11

UMBRIA

FOLIGNO
LIBRERIA LUNA
Via Gramsci, 41
PERUGIA
LIBRERIA SIMONELLI
Corso Vannucci, 82
LIBRERIA LA FONTANA
Via Sicilia, 53
TERNI
LIBRERIA ALTEROCCA
Corso Tacito, 29

VENETO

BELLUNO
LIBRERIA CAMPDEL
Piazza Martiri, 27/D
CONEGLIANO
LIBRERIA CANOVA
Via Cavour, 6/B
PADOVA
LIBRERIA DIEGO VALERI
Via Roma, 114
IL LIBRACCIO
Via Portello, 42
ROVIGO
CARTOLIBRERIA PAVANELLO
Piazza V. Emanuele, 2
TREVISO
CARTOLIBRERIA CANOVA
Via Calmaggiore, 31
VENEZIA
CENTRO DIFFUSIONE PRODOTTI
EDITORIALI I.P.Z.S.
S. Marco 1893/B - Campo S. Fantin
VERONA
LIBRERIA L.E.G.I.S.
Via Adigetto, 43
LIBRERIA GROSSO GHELFI BARBATO
Via G. Carducci, 44
LIBRERIA GIURIDICA EDITRICE
Via Costa, 5
VICENZA
LIBRERIA GALLA 1880
Corso Palladio, 11

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico:

— presso le Agenzie dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato in ROMA: piazza G. Verdi, 10 e via Cavour, 102;

— presso le Librerie concessionarie indicate nelle pagine precedenti.

Le richieste per corrispondenza devono essere inviate all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Direzione Marketing e Commerciale - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 Roma, versando l'importo, maggiorato delle spese di spedizione, a mezzo del c/c postale n. 387001. Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono con pagamento anticipato, presso le agenzie in Roma e presso le librerie concessionarie.

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO - 1998

Gli abbonamenti annuali hanno decorrenza dal 1° gennaio e termine al 31 dicembre 1998
i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno 1998 e dal 1° luglio al 31 dicembre 1998

PARTE PRIMA - SERIE GENERALE E SERIE SPECIALI

Ogni tipo di abbonamento comprende gli indici mensili

Tipo A - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari:
- annuale . . . . . L. **484.000**
- semestrale . . . . . L. **275.000**

Tipo A1 - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:
- annuale . . . . . L. **396.000**
- semestrale . . . . . L. **220.000**

Tipo A2 - Abbonamento ai supplementi ordinari contenenti i provvedimenti non legislativi:
- annuale . . . . . L. **110.000**
- semestrale . . . . . L. **66.000**

Tipo B - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte costituzionale:
- annuale . . . . . L. **102.000**
- semestrale . . . . . L. **66.500**

Tipo C - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti delle Comunità europee:
- annuale . . . . . L. **260.000**
- semestrale . . . . . L. **143.000**

Tipo D - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata alle leggi ed ai regolamenti regionali:
- annuale . . . . . L. **101.000**
- semestrale . . . . . L. **65.000**

Tipo E - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:
- annuale . . . . . L. **254.000**
- semestrale . . . . . L. **138.000**

Tipo F - *Completo*. Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi e non legislativi ed ai fascicoli delle quattro serie speciali (ex tipo F):
- annuale . . . . . L. **1.045.000**
- semestrale . . . . . L. **565.000**

Tipo F1 - Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali (escluso il tipo A2):
- annuale . . . . . L. **935.000**
- semestrale . . . . . L. **495.000**

Integrando con la somma di **L. 150.000** *il versamento relativo al tipo di abbonamento della* Gazzetta Ufficiale *- parte prima - prescelto, si riceverà anche l'Indice repertorio annuale cronologico per materie 1998.*

Prezzo di vendita di un fascicolo della *serie generale*	L.	**1.500**
Prezzo di vendita di un fascicolo delle *serie speciali I, II e III*, ogni 16 pagine o frazione	L.	**1.500**
Prezzo di vendita di un fascicolo della *IV serie speciale «Concorsi ed esami»*	L.	**2.800**
Prezzo di vendita di un fascicolo *indici mensili,* ogni 16 pagine o frazione	L.	**1.500**
Supplementi ordinari per la vendita a fascicoli separati, ogni 16 pagine o frazione	L.	**1.500**
Supplementi straordinari per la vendita a fascicoli, ogni 16 pagine o frazione	L.	**1.500**

Supplemento straordinario «Bollettino delle estrazioni»

Abbonamento annuale	L.	**154.000**
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	L.	**1.500**

Supplemento straordinario «Conto riassuntivo del Tesoro»

Abbonamento annuale	L.	**100.000**
Prezzo di vendita di un fascicolo	L.	**8.000**

Gazzetta Ufficiale su MICROFICHES - 1998
(Serie generale - Supplementi ordinari - Serie speciali)

Abbonamento annuo (52 spedizioni raccomandate settimanali)	L.	**1.300.000**
Vendita singola: ogni microfiches contiene fino a 96 pagine di Gazzetta Ufficiale	L.	**1.500**
Contributo spese per imballaggio e spedizione raccomandata (da 1 a 10 microfiches)	L.	**4.000**

N.B. — Per l'estero i suddetti prezzi sono aumentati del 30%.

PARTE SECONDA - INSERZIONI

Abbonamento annuale	L.	**451.000**
Abbonamento semestrale	L.	**270.000**
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	L.	**1.550**

I prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, per l'estero*, nonché quelli di vendita dei fascicoli delle* annate arretrate*, compresi i supplementi ordinari e straordinari, sono* raddoppiati.

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 387001 intestato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. L'invio dei fascicoli disguidati, che devono essere richiesti entro 30 giorni dalla data di pubblicazione, è subordinato alla trasmissione dei dati riportati sulla relativa fascetta di abbonamento.

Per informazioni o prenotazioni rivolgersi all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA
abbonamenti ☎ (06) 85082149/85082221 - vendita pubblicazioni ☎ (06) 85082150/85082276 - inserzioni ☎ (06) 85082146/85082189

* 4 1 1 1 0 0 2 7 4 0 9 8 *

L. 1.500